

પ્રથમાવૃત્તિ

પ્રત ૧૧૦૦

કિંમત રૂ. ૧-૧૨-૦

સં. ૧૯૯૬ : ઇ. સ. ૧૯૪૦

પ્રકાશક :

અંબાલાલ વિઠ્ઠલભાઈ ઠક્કર  
શ્રી હુદાણામિત્ર પ્રિં. પ્રેસ,  
રાવપુરા, વડોદરા.

મુદ્રક :

શ્રી હુદાણામિત્ર પ્રિં.  
અંબાલાલ વિઠ્ઠલભાઈ  
રાવપુરા, વડોદરા.

# નિવેદન



આપણા દેશી ભાષાના સાહિત્યની અભિવૃદ્ધિ કરવાના સદુદ્દેશથી પતિતપાવન છે શ્રીમત સગકાર મહાગજ માહેજી શ્રી મયાજીરાવ ગાયકવાડ ત્રીજા સેનાપ્તાસખેય સમશેર બહાદુર, જી. સી એમ આઈ, જી સી આઈ ઈ, એલએચ ડી, એઓશ્રીએ કૃપાવત ચંદને બે લાખ રૂપિયાની જે રકમ અનામત મૂકેલી છે તેના વ્યાજમાથી “ શ્રી સયાજી સાહિત્યમાળા ” રૂપે વિવિધ વિષયોને લગતા પુસ્તકો તૈયાર કરાવવામા આવે છે

તદનુસાર આ “ મારું જીવન અને કાર્યક્ષેત્ર ” નામનું પુસ્તક, શ્રી. રમણલાલ વ દેસાઈ પાસે તૈયાર કરાવવામા આવેલું તે ઉક્ત માળામા ૨૬૬ માં પુષ્પરૂપે, આથી પ્રસિદ્ધ કરવામા આવે છે

ભાષાતર શાખા પ્રાચ્યવિદ્યા મંદિર, વડોદરા તા ૨૦-૧-૪૦	{ ભા. પ્ર. કોઠારી ભાષાતર મંદળીરા	{ જ્યે. મા. મહેતા વિદ્યાધિકારી વડોદરા રાજ્ય

## વિષય સૂચિ

પ્રારંભિક — ઉદ્દેશ.

૧૪

પ્રકરણ ૧ છું : આરંભ.

૩૫

૨ છું : મધ્ય સંબંધનું મારું શિક્ષણ.

૫૪

૩ છું : મધ્યની શરુઆત.

૭૬

૪ છું : કારખાનાની પદ્ધતિઓ અને સેવાનું હાલ.

૧૦૫

૫ છું : ઉત્પાદન.

૧૨૫

૬ છું : યત્રો અને મનુષ્યો.

૧૪૪

૭ છું : યત્રોનો હાલ.

૧૬૩

૮ છું : વેતન.

૧૮૩

૯ છું : શા માટે મધ્ય હમેશા સારો જ હોવો ન જોઈએ ?

૨૦૭

૧૦ છું : માલ સોયો કેવી રીતે બનાવી શકાય ?

૨૨૨

૧૧ છું : પૈસો અને માલ.

૨૪૧

૧૨ છું : પૈસો—સ્વામી કે શૂદ્ર ?

૨૫૬

૧૩ છું : મરીશો શા માટે ?

૨૭૬

૧૪ છું : યાત્રિક દળ અને ખેતીમા કામે લગાડવામા આવતી યાત્રિક શક્તિ.

૨૯૫

૧૫ છું : જ્ઞાન શા માટે ?

૩૦૭

૧૬ છું : આમત્રાસીના રસ્તાઓ.

૩૨૮

૧૭ છું : સામાન્ય બાબતો.

૩૪૦

૧૮ છું : પ્રજાગ્રાસન અને ઉદ્યોગ.

૩૬૦

૧૯ છું : જાવિ-દર્શન

૩૭૫

## પ્રસ્તાવના

વિખ્યાત ઉદ્યોગપતિ હેન્રી ફોર્ડ બેખક પણ બની શકે છે અને પોતાના જીવનની વિગતો રસભરી બાપામાં આપી શકે છે. માપણા ઉદ્યોગપતિઓએ પશ્ચિમના ઉદ્યોગપતિઓની આ વિશિષ્ટતા ભજવા જેવી છે.

વર્ષો પહેલાં હેન્રી ફોર્ડનું, "My Life and Work" જાનરાતી અનુવાદ માટે મને સોંપવામાં આવ્યું હતું. ખીજા વ્યવસાયોમાં તે હું મોહું પૂર્ણ કરી શક્યો છું. બાપાંતરોનો મને રસ રહ્યો નથી. ડતાં સોંપેલી કામગીરી પૂરી કરવાની આનાકાનીમાં દેખાતા ધમંડના આરોપથી બચવા આ અનુવાદ કરવાનો મેં સ્વીકાર કરેલો. એ અનુવાદ મને સોંપવા માટે તથા તે પ્રગટ કરવા માટે વડોદરા રાજ્યના કેળવણી ખાતાની બાપાંતર શાખાનો હું આભાર માનું છું.

જે સમયે ગુર્જર સાહિત્યમાં મારો પ્રવેશ પણ ન હતો તે સમયે મને બાપાંતર તથા સ્વતંત્ર પુસ્તકો, લખવાનાં સોંપી શાખાએ મારા લેખન વ્યવસાયમાં મને ઉત્તેજિત કર્યો છે એ હું કદી બૂલી શકું એમ નથી.

વડોદરા  
તા. ૨૦-૧-૪૦ }

રમણલાલ વ. દેસાઈ,

મૂળનો કૌપીરાધટ

Copyright 1922, By Doubleday, Page  
& Company. All rights reserved

# મારું જીવન અને કાર્યક્ષેત્ર

પ્રાસ્તાવિક-ઉદ્દેશ

આપણે આપણા દેશની પ્રગતિના પથમા પ્રયાણ જ માત્ર આગંબુ છે આપણી અજ્ઞ પ્રગતિ માધ્યાની વાતો છતાં આપણે હજી તેની મપાટીને જ અડી શક્યા છીએ. જે પ્રગતિ મધ્ય છે તે જો કે, ખરેખર મહાન છે-પરંતુ આપણે અત્યાર સુધીમા જે માધ્યુ છે તેને જો આપણે હજી જે સાધવાનું બાકી રહ્યું છે તેની સાથે મગખાવી જોઈશુ તો જણાશે કે આપણું સાધિલું નહોતલ જેવું છે. આપણુ દેશની બધીએ ઔદ્યોગીક મરથાઓમા યાત્રિક શક્તિનો જે ઉપયોગ કરવામા આવે છે નના કરતાં મત્ર કૃષિ કાર્યમા જ તેનો ઉપયોગ વધારે કરવામા આવે છે એ વાતનો જ્યાર આપણે વિચાર કરીએ છીએ ત્યારે આપણને તરત ઉગી આવે છે કે હજી તો કેટલું યે વિશાળ ક્ષેત્ર તેને માટે અણુખેડાયલું રહ્યું છે, એટલે અત્યારે જ્યારે દુનિયાના મધ્ય દેશો અસ્થિરતાના વમળમા ધસડાતા દેખાય છે ત્યારે જેટલું સધાયું છે તે દષ્ટિએ બીજી શુ શુ વધારે સાધી શકાય એમ છે તેનું સૂચન કરવાનો યોગ્ય અવમગ છે.

જ્યારે કોઈ યાત્રિક શક્તિ કે યંત્રો કે ઉદ્યોગની વાત કરતો હોય છે ત્યારે સાધારણ રીતે આપણા મગજની અંદર કોઈ એક એવા પ્રકારના નિષ્કેષ્ટ, જડ જગતનો ચિત્તાગ ખડો થમ જાય છે કે જેની અંદર મોટા મોટા કારખાનાનાં-ધૂધવાટ-ગ્રાડ, ફૂલ, પક્ષી અને લીલાછમ ખતરોની નૈસર્ગિક રમણીયતાના દ્વાસ કરનાગ જણાય છે-અને વિશ્વ આખુ યંત્રોનો, એતન યંત્રો

અને અચેતન યંત્રોનો, સમુદાય માત્ર હોય એમ લાગે છે. પરંતુ આ બધી માન્યતાઓ મને સ્વીકાર્ય નથી. હું તો માનું છું કે જ્યાં સુધી યંત્રો અને તેના ઉપયોગો વિશે આપણે બરોબર કંઈ જાણતા નથી, આપણા જીવનના એ અચેતન વિભાગને આપણે જ્યાં સુધી વધારે સારી રીતે સમજતા થયા નથી, ત્યાં સુધી ઝાડ, અને પક્ષી કે ફૂલ અને લીલાં લીલાં ખેતરોની સુંદરતા માણવાને પૂરતો અવકાશ પણ આપણને મળવાનો નથી.

જીવન અને તેને માણવાના સાધનોની વચ્ચે અમુક પ્રકારનો વિરોધ છે એ ખ્યાલથી દોરવાઈ જીવનમાંથી ઘણી સુખ મગવડવાળી વસ્તુઓને આપણે તિલાંજલી આપી છે. એ ઉપર જણાવી એવી એક પ્રકારની અણસમજની અતિશયતાનું જ પરિણામ છે. એ અણસમજને લઈને આપણી શક્તિ અને સમયનો આપણે એવો બધો દુર્વ્યય કરી નાંખીએ છીએ કે પછી ઉપભોગ કરવાપણું ખામ બહુ ગહેતું જ નથી. શક્તિ અને યંત્રો, પૈસો અને માલ, એ બધાં જીવનને જેટલા પ્રમાણમાં સ્વતંત્ર બનાવે તેટલા પ્રમાણમાં જ ઉપયોગી છે. અંતિમ ખેંચને પહોંચવાને માટે એ બધાં માત્ર માધન કાપે જ છે. ઉદાહરણ તરીકે, મારું નામ ધરાવતાં વ્યવહાર માધનોને, હું માત્ર જડ યંત્ર તરીકે જ નથી લેખતો. હું તેમને વેપાર ઉદ્યોગના એકાદા મિદ્ધાતને વ્યવહારુ રૂપ અર્પતાં જીવતા નગતા દૃષ્ટાન્તો તરીકે લેખું છું—જે વેપારઉદ્યોગના એકાદા શુષ્ક, લૂખ સિદ્ધાંત કરતાં કંઈક વધારે માધી શકે છે, અને આ જગતને હાથ તેના કરતાં વધુ સુખ સગવડથી વસવાયોગ્ય નિવાસસ્થાન બનાવવાના ઉચ્ચાભિલાષ સેવે છે. ફોર્ડ મોટર કંપનીની વ્યાપારિક ક્ષેત્ર અંગેડું એ હકીકત એટલા જ પૂરતી મહત્ત્વની છે કે તે પ્રત્યક્ષ રીતે માખિત કરી આપે છે કે અમારો સિદ્ધાંત યથાર્થ છે, અણુભ છે. આ દષ્ટિબિન્દુને લક્ષમાં રાખીને જ આજની પ્રચલિત ઉદ્યોગપદ્ધતિ

અને આર્થિક તેમ જ સામાજિક વ્યવસ્થાને દગલું હું મારું વિવેચન આદરી શકું.

જો હું એકલા મારા પોતાના સ્વાર્થનો જ વિચાર કરું તો જે વ્યવસ્થા આજે અસ્તિત્વમાં છે તેમાં કોઈ પણ પ્રકારના ફેરફારની ઇચ્છા જરા પણ ન કરું. જો મારે જેમો જ મંત્રહવો હોય તો તેને માટે આધુનિક પદ્ધતિ તદ્દન બરોબર છે. તેને લઈને અને પોતાને તો પૂરેપૂરું ધન મળે જ જાય છે. પગલું મારું અતિમ ધ્યેય તો છે સેવા. હાલની પદ્ધતિ ઉત્તમ પ્રકારની સેવાને માટે અવકાશ આપે છે, કાગળ કે તે દરેક પ્રકારના દુર્વ્યયને પોષે છે. ધણા ભાગના મણુઓને તે સેવાના પૂરેપૂરા લાભ ઉપવવામાંથી નાકાત રાખે છે, અને તેનો ખીજો કંઈ ઉપયોગ થઈ શકતો નથી. એટલે સહેજ વધારે સરી વ્યવસ્થા અને ચોળનાનો સુમેળ નાધવાની શક્તિની જ જરૂર છે.

નવીન વિચારો પ્રત્યે મામાન્ય ગીતે જે ઉપહામવ્રતિ સેવાતો જેવામાં આવે છે તેની રાધે અને તકગગ નથી. દરેક નવીન વિચારને અપનાવી લેવા ખાતર સતત માનસિક ઉચ્ચલપાચલમાં મેદાયવા રહેવા કરતા તેના પ્રત્યે શકાશીલ દષ્ટિથી જોતા રહેવું, અને અનુભવની કસોટીએ કમી લેવા મથવું એ વધારે ઉચિત છે. શકાશીલતા જો સાવધાનતાના અર્થમાં હોય તો સસ્કૃતિને મમતોલ રાખી રહે છે. નવીન વિચારો માગ છે કે જોટા તેના જીણવટથી તપાસ કર્યા સિવાય એમને એમ તેમને અપનાવી લેવામાં આવે કે એટલા માટે જ દુનિયાની હાલની ઘણીખરી મુસીબતો ઊભી થયેલી છે. ટાઈપાલુ વિચાર જૂનો છે તેટલા માટે જ સારો છે, અગગ નવો છે એટલા પૂરતો જ નરસો છે, એવું કંઈ નથી હાણું. પરંતુ જો તે વ્યવહારુ હોય તો જ મારો છે એમ માની શકાય. વિચારો તરીકે વિચારો.



ધાન્યજ કિંમતી હોય છે, છતાં વિચાર તે વિચાર જ. ગમે તે કોઈ ગમે તેવો વિચાર તો કરી જ સકે, પરંતુ ખરી મહત્વનો બાબત તો તેને વ્યવહાર સ્વરૂપ આપવાની છે.

જે જે વિચારો અમે અમલમાં મૂકેલા છે તે તે વિચારો બીજો ઠેકાણો પણ બદોળા પ્રમાણમાં અમલમાં મૂકી શકાય એમ છે એવું સાબિત કરી દેખાડવાની માગી તીવ્ર ઉત્કંઠા છે. તે વિચારોને માત્ર મોજગાડીઓ કે શાંતિક દળની નાથે જ મજબૂત છે એમ નથી, પરંતુ કુદરતના કાનૂનોના મંત્રદરૂપ તે વિચારો છે. એ પ્રમાણે તેને સાબિત કરી બતાવવાથી નવા વિચાર તરીકે નહોં પરંતુ કુદરતના નિયમ તરીકે પણ તેને સ્વીકાર થયા વગર રહે એમ નથી.

કામ કરવું, મહેનત કરવી, એ કુદરતનો જ નિયમ છે. પ્રામાણિક પ્રયત્નમાંથી જ સુખ અને મર્યાદા મેળવી શકાય છે એ મનનતા પણ તદ્દન કુદરતી અને સ્વભાવિક છે. એ કુદરતના કમન ઉત્સાહવાના પ્રયામો યાય છે તેથી જ આપણા ઐહિક જીવોનો ઉદ્ભવ યાય છે. એટલે કુદરતને આ સિદ્ધાંત તેના મથાથી રૂપમાં અને પૂરેપૂરો પ્રમાણમાં સ્વીકારાવો જોઈએ એ મિલકત હું બીજા કંઈ પણ સૂચના કરવા માગતો નથી. આપણે બધાએ મહેનત કરવી જોઈએ, કામ કરવું જોઈએ, એમાં તો કંઈ મદદ જ ન હોઈ શકે. તો પછી તે કામ શુદ્ધિપૂર્વક અને પૂર્ણતા સામર્થ્યથી જો કરવામાં આવે તો વધારે મારું એ પણ તેટલું જ નિષદેહ છે અને મને લાગે છે કે આવ પ્રકારના આગ્રહમયી માન્યતાને લઈને જ આપણા કામમાં આપણે જે કંઈ પ્રગતિ સાધી છે તે સાધી શક્યા છીએ, તેમજ વળી જેમ જેમ આપણે આપણું કામ વધારે સારી રીતે કરતા ચક્રશું તેમ તેમ આપણી સ્થિતિમાં પણ આપણે સુધારો દાખવ કરતા ચક્ર જાણશું. આ બધી વિચારમરણી તદ્દન સાની અને મોઢી સમજણને અવગણીને જ ઊભી થએલી છે.

હું સુધારક નથી. મને લાગે છે કે દુનિયાની અદ્ય સુધારના પ્રયત્નોનું પ્રમાણ જોઈએ તે કરતાં વધુ જ વધી પડ્યું છે, અને માથે નાથે આપણે પણ એ સુધારકો પ્રત્યે જોઈએ તે કરતાં વધારે ધ્યાન આપીએ છીએ સુધારકો એ પ્રકારના હોય છે, અને તે બંને અનાવકાન્ધયક છે જે પોતાને સુધારક કહેવડાવે તે ને વસ્તુમાત્રની લાગણી કંઈવાની ધૃતિવાળો હોય છે કાંઈ એક ખમીસના ડોલરનું મૂલ્ય તેના ગાજમા મરોમર આવતું નહીં હોવાથી આણુ ખમીસ કાઢી નાખવા તૈયાર થાય તેવા માણસની જોડે આ પ્રકારના સુધારકની મરખામણી કરી સકાય માત્ર ગાજ જ મોંઘે ઠગરાની વાત છે-એનો એને ધ્યાન જ આવતો નથી. આવા પ્રકારનો સુધારક કાંઈ પણ મનેગોમા પોતે શું કરે છે તે કદી જાણતો નથી. અનુભવ અને સુધારો એ મનેતે ઝાઝો મેળ કંઈ નાજતો જ નથી. નક્કર હકીકતની આભિધ્યમા સુધારકનો જીભો એનો એ ટકી શકતો નથી. એટલે સુધારકે તો નક્કર હકીકતની ઉપેક્ષા જ કરવી જોઈએ.

જ. મ. ૧૯૧૪ ન મુમયથા વધ્યા નનુધ્યેએ સુદ્ધિના પ્રદેશની અદ્ય તદ્દન નીત જ પ્રકારના સ્વાગ મળેના છે. વધ્યા તો પહેલ વહેની વખત જ કંઈક અભીરનાથી વિચારવા લાગ્યા છે આ સુદ્ધિના નુતન સ્વાગે કંઈકના પડણો ઉવાડી નાખ્યા છે અને તેઓ કાંઈ ખરેખરી દુનિયાની અદ્ય વિચારી ગયા હોય એવો તેમને અનુભવ હવે થવા માડ્યો છે ને અનુભવને સ્વતંત્રની ભાવનાના કોર્ડ અનેગ મોઝની નહરીઓ વાગે છે અને તેને નહને તે દુનિયા તન્ન વિવેચક દૃષ્ટિયા નિહાળતા રહે છે એ દૃષ્ટિએ દુનિયાના સંચાનનમા કંઈક ખામી હોય એમ તેમને જણાય છે સામાજિક તત્વના વિવેચક મનવાનો દરેક મનુષ્યને હક્ક છે, પરંતુ તે મદદરવા દગળનો મદ પ્રથમ તો ને ધાગણ મનાગનું સમનોલપણુ શુભાવી દે છે. એટલે તદ્દન નવો નવો અને શરૂઆતનો વિવેચક માધાન્યુ

રીતે અસમતોલ જ રહેવાનો તે જુની વ્યવસ્થાને જૂસી નાખવાની અને નવીન શરુ કરવાની મજબૂર નરફેણમાં હોય છે. રુશિયાની અંદર હોકાએ આ પ્રમાણે એક નવી જ દુનિયા શરુ કરવાનો અખતરા ઉપાડી લીધો હતો એવા અખતરાના પરિણામમાંથી જ આપણને નવી દુનિયા બનાવવાના રવખા સેરનારાઓના કામનો સારો અભ્યાસ મળી રહે છે. રુશિયાના આ અખતરાએ આપણને શીખવાડ્યું છે કે કોઈપણ પ્રમાણના વિશ્વસક કાર્યનું સમ્પૂર્ણ માનવોનું લઘુમતી નજર છે, બહુ-તી નજર નહીં વળી, એમાંથી આપણને એ પણ શીખવાનું મળી ગયું છે કે કુદરતના કાનુનોની અચકામચકામાં આવે એવા મામાનિક કાનુનો મનુષ્યો બંધે પોતાને માટે ઘડી કઢાડે, પરંતુ કુદરત પોતાની અતર્ગત સત્તાના બળને લીધે તેને અમલમાં મુકવાને માટે એવી તો ધમીને ના પાડે છે કે એવી ના લલભ્યા ધારોએ પણ પાડી નહીં હેય. રુશિયાના સોશિયેટ પ્રગતિતાક તંત્રને કુદરતે કાનૂન બહાર ફેંક્યું છે, કારણ કે એ તંત્ર કુદરતને જ જૂઠી જવા માગતું હતું ઉદ્યોગના પરિપાક ઉપરના લોકને તે સમૂહનું જનકારણ હતું. કેટલાક લોકો કરે છે કે “રુશિયા સમસ્તને કામે લાગવું પડે”—પરંતુ તે કેવળ અર્ધ સત્ય છે કારણ રુશિયા આખું કામે તો લગી જ ગયું, પરંતુ તેનું કામ બધું અફળ ગય છે અને તેનું કારણ એ છે કે તે કામ સ્વેચ્છાજનિત નથી. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર એક મમદાર દિવસના આઠ કલાક કામ કર છે. રુશિયાની અંદર બારયા ચૌદ કલાક યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર દાંધપણ કામવાને એકાદો દિવસ અગર એકાદું અફવાગિયુ કામ પ થી ગેરદાનર ગુરુવની ઇચ્છા થાય છે તો તે સુખેથી તે પ્રમાણે કરી વહે છે. રુશિયાની અંદર, સોવીએટ પ્રગતિતાકની આખી નીચે, દરેક કામદાને, કામ પર જવાની ઇચ્છા હાય કે ન હેય તોપણ, કામે જવાની ફરજ પડે છે. આવી જોલ જીવનને લાયક અરુચીકર, નિય-

મીતતાના શિસ્તપાલનની અતિશયતામાં, જેમાં બધાજ સમાન લેખાય છે, તેમાં એક નાગરિક તરીકેનું સ્વાતંત્ર્ય તો તદ્દન હુપ્ત થઈ જતું જોવામાં આવે છે. આજ ખરી સુધારી દયા કહી શકાય. રીતસરના વખત સુધી કામ કરવું અને તેના બદલામાં રીતસરની જીવન સામગ્રીના ઉપભોક્તા બનવું; પોતાના અંગત જીવન-વ્યવહારની જરૂરિયાતોની નાની નાની વિગતોનો સુમેળ માધી શકવો એમાંજ ખરું સ્વાતંત્ર્ય સમાવડું છે. આવી અને બીજી અનેક બાબતોની અંદર મગતા રહેતા આવા પ્રકારના સ્વાતંત્ર્ય અનુભવોનો સમૂહજ એક સ્વાતંત્ર્યનો મહાન અને જળ્ય આદર્શ આપણી મનુષ્ય પડો કરે છે, નાના પ્રકારના સ્વાતંત્ર્ય અનુભવો આપણા દરેકના જીવનચક્રને આજી ગમવામાં મદદરૂપ થઈ પડે છે.

સુદ્ધિ અને અનુભવની કુમક શોધ્યા ગિવાય રુશિયા પલ પોતાનું દૃઢ ઝાઝો વખત નભાવી શક્યું નહીં. કારખાનાઓનો વહાવો સમિતિઓને સોપાતા કારખાના મશ્યુશરણ થઈ ગયા; કાગળ વહીવટમાં સર્જન કે ઉત્પાદનને બદલે વાદવિવાદનું જોર વધી પડ્યું. હોશિયાર અને આવકતવાળા મનુષ્યને હસલેલવામાં હાજરો દન કિમતી ધાતુઓ બગડી ગઈ. ઉદ્યોગવાદી સુધારકોએ વાતોના વટો-ળીયામાં ને વંટોળીયામાં તણાયા જઈ લોકોની પેઠના બૂખને તો એની અંધ કાયમ રાખી. એટલે મોવીયેટો હવે ઇંગ્લેન્ડ, સારા વ્યવસ્થાપકો, કુશળ કારીગરો, અને દેખરેખ રાખનારાઓને, જેઓને તેમણે પહેલાં હાકી કાઢ્યા હતા તેઓને, પૈસાની સારી સારી રકમો આપવાનું જણાવી પાછા બોલાવવા મટે એકપણે થઈ રહ્યા છે. સુદ્ધિ અને અનુભવની જે અમાનુષી દુર્દશા બૌદ્ધિશીલને હજી ગઈ કાલે જ ફગી હતી તે આજે ફગી પાછું તેને તે જ સુદ્ધિ અને અનુભવનું સામ્રાજ્ય જોવા ઝંખી રહ્યું છે. રુશિયામાં આ સુધારાની ચળવળનું પરિણામ ઉત્પાદનના કાર્યમાં એક જમરજસ્ત અને

ન ઉત્સંધી શકાય એવી ખડક જિભી કરી એટલું જ માત્ર આવીને રહ્યું.

આ દેશની અંદર પણ હાથે કામ કરનારા કારીગરો અને મગજથી કામ કરી હાથે કામ કરનારાઓને માટે યોજનાઓ તૈયાર કરનારા શુદ્ધિશાળી પુરુષોની વચ્ચે અચકામણુ જિભી કરે એવા પ્રકારનું અનિચ્છનીય તત્ત્વ પ્રચાર પામી રહ્યું છે. જે ચળવળને પરિણામે રુશિયામાંથી શુદ્ધિ, અનુભવ, આવડત વિગેરેને તિલાંજલી મળી હતી તે જ ચળવળ અત્રે પણ પોતાના પંજી ફેલાવવા મધી રહી છે. તે વિદેશી તત્ત્વને, તે વિશ્વમંક તત્ત્વને, તે માનવ સ્વાસ્થ્યને ધિક્કારનાર તત્ત્વને, આપણા દેશમાં ઘૂમી અંદર અંદર ભાગલા પડાવવાની તેની બાજુમાં આપણે તેને રજૂ પણ મચક આપવી જોઈએ નહીં. અમેરિકાનું બળ તેની પ્રગ્નતા આવા પ્રકારના સંપત્તિ અંદર જ સમાવડું છે-તેનું સ્વાતંત્ર્ય પણ તેને જ લઈને ટકી રહેલું છે.

બીજી બાજુએ, સુધારકને એક એવો પ્રકાર આપણી સમક્ષ ખડો થાય છે કે જે પોતાને સુધારકના નામથી ઓળખાવતો નથી, છતાં કદર સુધારકના જેવો જ તે હોય છે. તેવા સુધારકને જાઓ અનુભવ હોતો નથી, તેમજ અનુભવ મેળવવાને માટે પણ તે ખાસ ઉત્સુક જણાતો નથી, ન્યારે આગળ જણાવેલા સુધારકને અનુભવ પુષ્ટજ પ્રમાણમાં થએલો હોય છે, પરંતુ તે અનુભવનું કંઈ સાર્થક થતું નથી. અસલની સ્થિતિએ પાછા જવામાં માનનારને દુઃખ આ બીજા પ્રકારના કદર સુધારકનું ઉપનામ આપું છું, જો કે તેવાને ઔદ્યોગિક જોવા ઉદ્યમ સુધારકના વર્ગની સાથે સાથે મુકાયેલો જોઈએ આશ્ચર્ય તો થશે જ. અસલની સ્થિતિ સારામાં સારી છે તેટલા પરંતુ નહીં, પરંતુ તે માને છે કે તે સ્થિતિથી તે

પૂર્ણપણે વાકેફમાર ■ તેટલા પૂરતું તે સ્થિતિએ પાછા જવાની તેની તીવ્ર ઇચ્છા હોય છે.

એક પક્ષ મમસ્ત જગતની ભાંગફોડ કરીને તેમાંથી નધારે મારા પ્રકારનું નવું જગત રચવાના મતવાળો છે. બીજો પક્ષ આ જગત તદ્દન સારું છે. અને છે તેવી જ સ્થિતિમાં રહેવા દેવાના, તથા કાળે કરીને તેનો નાશ થતો જોવાના મતવાળો છે. એ બંને મતો વસ્તુસ્થિતિનો ખરેખરો ખ્યાલ લેવાની અસક્તિના પરિણામ રૂપે છે. મારાથે જગતને અસ્તિત્વમાથી ઉરાડી મૂકવાનું શક્ય છે; પરંતુ નેવા જગતને ઉત્પન્ન કરવાનું કામ અશક્ય જેવું છે. મારાથે જગતને પ્રગતિના માર્ગમાં જતું અટકાવી શકાય તેમ છે, પરંતુ પછીથી એક વખત અવગતિના માર્ગમાં મચેલા જગતને પાછું પ્રગતિના માર્ગમાં ચઢાવવું અશક્ય જેવું બને છે. મર્વત્ર ઉચ્ચપાયાન થતાં મનુષ્યમાત્રને દિવસમાં ત્રણ ત્રણ વખત ખાવાનું મળશે, અગર તે ખંધ થઈ જતા વ્યાજ જ દેકા લેશે મળશે એ પ્રમાણેની આશાઓ બાંધી બેસવું એ નરી મૂર્ખતા છે. સુધારકો અને રુદિ ચુરતો બંને નક્કર સાથેને બાબતોએ મૂકવા માગે છે, મૂળગત કાર્યોને ભૂલી જવા માગે છે, એ જ મોટામાં મોટું દુઃખ છે.

આ બધામાંથી સાવચેતીનો એક જ સૂત્ર આપણે ગ્રહણ કરવાનો છે અને તે એ કે અસલની સ્થિતિએ જવાની વૃત્તિ એટલે સાધારણ સાદી સમજની પુનઃસંસ્થાપના કરવાનો મનસૂબો, એ મમજવાનું નથી. અનેક પ્રકારના ધાંધલ અને પ્રમાણના મયોગોમાંથી આપણે પમાર થયા છીએ, પ્રગતિના કાલ્પનિક નકશાઓ ઘણા પ્રજા આપણે ચીતરી કાઢ્યા છે, છતાં હજી કોઈ પણ રીતે આપણે સ્થાયી થઈને બેઠા હોઈએ એમ બનવા પામ્યું નથી. એનું કારણ એ હતું કે એ બધામાં રુદિચોજક તત્ત્વ અમાયલું હતું, એ કા આગે કુચ કરવાનું પગલું ન હતું. તે કાલ્પનિક સ્થળના સંબંધ

ધણી સુંદર સુંદર વાતો કહેવામાં આવતી, પરંતુ તે સ્થળે ખુદ પહોંચતાં ફક્ત ખાલી ખાખ જ જોવામાં આવી. રુઢિચુરોએ આગ પ્રકાગ્નિ મંથેગોમાંથી પસાર થનારાઓની મનોવૃત્તિને પારખી, "ભલા અમલના વારા"ની સ્થિતિ લાવી મૂકવાનાં વચનો આપી, તેમને તેનાં સ્વપ્નાં મેવતા કરી મૂક્યા છે. પરંતુ ખરી રીતે તે "ભલા અમલના વારા"ની પુનરુત્થાપના એન્ડે એ જૂની કુરુદિ ઓતુ નાત્રાજ્ય એ જ મમજવાનું છે. ઊંડી અને પૂરેપૂરી તાર્ત્વિક દષ્ટિનું અવલંબન નહીં લીધેલું હોવાથી તેઓ કેટલીક વખત બ્યાવહારિક માણસો તરીકે ખપેલા છે; તેમજ તેઓને સત્તાનું સ્થાન મળવાના માધારણ માઠી મમજનો જ વિજય છે એમ માની ધણી વખત તેઓ આવકારને પાત્ર પણ મનાયા છે.

દવે, મૂજગત કાર્યો કર્યા છે, તે પ્રશ્ન તરફ આપણે વળીએ. ખેતી, ઉત્પાદન કાર્ય, અને માલ લાવ લઈ જા કરવાનો વ્યવહાર આ ત્રણ મુખ્ય અને મૂજગત કાર્યો છે. સામાજિક જીવન તેના સિવાય અશક્ય બને છે. સમગ્ર જગતના તે આધાર-સ્થંભો છે. પ્રકૃતિએ પેદા કરવી, જતારવી અને જીવનના વ્યવહારમાં તેને ખપતી કરવી એ મનુષ્યની સૌથી પ્રાથમિકમાં પ્રાથમિક જરૂરિયાતના જેવી છે, હતા તે જાણે સૌથી વધારેમાં વધારે આધુનિક જમાનાની વાન દેય તેવી યથા બેઠી છે આપણા ભૌતિક જીવનના તે સારરૂપ છે. તેઓ જો બંધ પડે તો આપણું સામાજિક જીવન પણ અટકી પડે. અર્વાચીન જગતની અંદર આધુનિક વ્યવસ્થાની ઘટનાને લીધે કેટલીક વખત વરણુઓ વિકૃત થઈ જતી જોવામાં આવે છે ખરી, પરંતુ એ વ્યવસ્થાની ઘટનાના પાયા જે સુદૃઢ હશે તો સુધારના અવકાશની આપણે આશા રાખી શકીશું. જે જનમૂલક માન્યતા આપણને અટવાવે છે તે એ કે આપણે એમ માનીએ છીએ કે એ પાયા બદલી નાંખવાને માટે આપણે શક્તિમાન છીએ, આપણા સામાજિક વ્યવહારની

ઘટનાની અંદર નસીય જેવા તત્ત્વને જાગૃત્વવાનો ભાગ તેની પ.સેથી  
 ખૂંટવી લઇ આપણે જાને-તે બજારી સદીએ તેમ છે. પરંતુએ!  
 ઉગાડવા, ખનાવવા, લાવલપ્ત કરવાનાં સાધનો, અને તે પ્રમાણે  
 કરનાર મનુષ્યો-એ સર્વે સામાન્ય વ્યવસ્થાના આધારભૂત રાખે છે.  
 જ્યાં સુધી ખેતી, ઉત્પાદન કાર્ય, અને લાવલપ્ત કરવાનો વ્યવહાર  
 જીવંત છે ત્યાં સુધી જગત કોઈપણ પ્રકારના આર્થિક અગર  
 સામાજિક ઉત્પાતનાં અદિલનો સામે ટક્કર ઊઠવાને માટે શક્તિ-  
 માન રહી શકશે. એ જૂજગત કાર્યોની જેટલા પ્રમાણમાં આપણે  
 સેવા કરીશું તેટલા પ્રમાણમાં જગતની પણ આપણે સેવા જ કરીશું.

આપણે કરવાનાં કામનો કંઈ સુમાર નથી. કંધો-વ્યાપાર પણ  
 એક પ્રકારનું એવું કામ જ છે. ઉત્પન્ન થઈ ચૂકેલી વસ્તુઓના  
સંબંધમાં કલ્પનાના ઘોડે ચડવું, અને સદ્ગુણો ખેતવી, એ કંઈ  
કંધો-કલ્પના નહીં. એ તો માત્ર ધનોપાજ્ઞનો એક વતાઓળ  
પ્રમાણનો પ્રામાણિક કિમિયો જ છે. કાયદો તેનું અસ્તિત્વ નાખૂંદ  
 કરી શકે નેમ નથી, કાયદાઓનું ક્ષેત્ર ખણું સંકુચિત જ રહે છે.  
 કોઈપણ પ્રકારનું રચનાત્મક કાર્ય કરવાને માટે કાયદો કંઈ જ કરી  
 શકતો નથી, બદ્દમા બહુ તો પોલીસનો ફરજ તે સંબંધમાં તે  
 બળવે છે. એટલે જ કરવાને માટે કાયદો સ્વભાવતઃ યોગ્યપક્ષી નથી  
 તે તે કંઈ શકશે એમ ધારી આપણાં મુખ્ય શહેરોની ધારાસભાઓ  
 અગર વૉશિંગ્ટન સાથું દષ્ટિ રાખી રાહ જોઈ બેસી રહેવું એ નાહક  
 વખત ગુમાવવા જેવું જ છે, ગરીબી દિટાડવાને માટે અગર તો  
 કોઈ ખામ દહક નષ્ટ કરવાને માટે જ્યાં સુધી આપણે કાયદા તરફ  
 મીટ માંડી બેઠાં ગ્રહેવાની ટેવ પાડીશું ત્યાં સુધી ગરીબી ઊતરી  
 આપણે વધારે ને વધારે ફલાતી જતી જોઈશું અને ખાસ હક્કો પણ  
 વધારે ને વધારે વધતા જતા જોઈશું. વૉશિંગ્ટન તરફ નજર રાખી  
 ઘણીવાર આપણે અનુભવ કરી જોયો, બીજા દેશો કરતા ખાસ



કરીને આપણા દેશની અંદર ધારાધારીઓનાં કાયદો જે કરી શકવાને માટે સ્વતઃ જ સર્જાયેલો નથી તે કરી શકશે એવી મતલબનાં ખ્યાલી વચનોની ઘોષણા થયેલો વખત સાંભળી, ત્યારે આપણા દેશની માર્કેટ કોઈ મમત્ર દેશ તેના એકાદ વૈશિષ્ટ્યને સ્વર્ગસ્થ ગણતો જોવામાં આવે, અને ત્યાં જ મર્વશતા અને મર્વ-સત્તાધીશતા સ્થાપિત થયેલી છે એવી માન્યતા મેવતો જોવામાં આવે, ત્યારે તમે ખચીત માનજો કે તે દેશ સાવ પગવળથી અને શુભાગી દશામાં મળી રહેલો છે અને એવા પ્રકારની પરિસ્થિતિ તે દેશને માટે બિલકુલ નિરાશાજનક જ બાવી સૂચવે છે. આપણે જે મદદ જોઈએ છીએ તે વૈશિષ્ટ્ય કંઈ આપી શકનાર નથી. એ તો આપણે આપણા પોતાની પામેથી જ મેળવવાની છે, એ આપણી પોતાની મત્તાની વાત છે. જીવકું ખરી વાત તો એમ ॥

કે આપણે વૈશિષ્ટ્યને કંઈ મદદ કરી શકીએ, આપણે આપણા અધા પ્રયાસો તેના સર્વસામાન્ય મારાને માટે કેન્દ્રિત કરી અજમાવી શકીએ. મતલબ કે, આપણે સરકારને મદદ કરીએ એ વાત તો ખરી, બાકી સરકાર આપણને કંઈ જ મદદ કરી શકે તેમ નથી.

“ ધંધામાં સરકારી તત્વ ઓછું. અને નગરમાં ધંધાદારીનું તત્વ વધારે ” એ વિરોધાભાસી મૂત્ર, માત્ર ધંધા અગર મરકારને માટે જ ખાસ કરીને નહીં, પરંતુ પ્રમળા ક્ષિતને માટે પણ વિશેષ આવકારને પાત્ર છે. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની સ્થાપના ધંધાને અર્થે થઈ ન હતી, એના સ્વાતંત્ર્યનો રજુસંભાષ ધંધાને માટેના એકાદા દરતાવેળને માટે ખેલાયો નહતો. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સનું રાજ્ય ધારણ કંઈ ધંધાદારીઓને અનુસરવાની કલમોનું પત્રક માત્ર નથી. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સ-તેની જમીન, તેની પ્રજા, તેની મરકાર અને તેનો ધંધો, એ બધું જ-તેની પ્રજાના જીવનને જીવવા ચોખ્ખા બનાવવા માટેનાં સાધનો માત્ર છે. સરકાર તો માત્ર નોકર છે; અને નોકર

મિત્રાચ ખીજું કંઈ પણ હોવાનો તેનો દાવો પણ હોવો જોઈએ નહીં પરંતુ જે ક્ષણે પ્રજા સરકારની અનુચિત દોષાની ભાવના જનમત થાય છે તે ક્ષણે પ્રત્યાઘાતનો નિયમ પૂર જોગેથી તેનું કામ કરવા મંડી પડે છે, કાગળ એવી જાતનો પ્રજા-સરકારનો મંજૂર અકુદરતી, અનીતિમાન, અને અમાનુષી છે, કંઈપણ ઉલોગ-ધંધા વગર આપણું જીવન નહીં રહે તેમ નથી, તેમજ સગકા વગર પણ આપણને આવી શકે તેમ નથી, જન્મે આપણને આવશ્યક છે, પરંતુ જન્મે, અન્ન અને જંજાની માફક, આપણી તહેનાત ઉકાવનાગએ તગડે જ આવશ્યક છે. જો તેઓને આપણા ઉપરનું આધિપત્ય મોંપીશું, જો તેઓનું સ્વામિત્વ આપણે ગ્વીકાનીશું, તો તે કુદરતી વ્યવસ્થાને છીન્નબીન્ન કરી નાંખ્યા વગર રહેશે નહીં.

દેશની આબાદી એ જ તેની અદર વસતી વ્યક્તિઓની પણ આબાદી છે એ જ ખરી અને મદર આબાદી છે. મરકાગ કંઈ પણ ન હોય ત્યાં કંઈક આપીશું એવા વચનો જ માત્ર ઉચ્ચાગવાને સમર્થ હોય છે પરંતુ ચોક્કસ પ્રમાણુમા કંઈ પણ આપવાની શક્તિ તેનામા હોતી નથી. યુરોપમા જે પ્રમાણે ચલણના પ્રશ્નની બદલ કમું ને પ્રમાણે કાંઈ અર્થ-વિહોણા મબીર ફકકાટના ઓથા નીચે તેઓ તેમના જાદુ ચલાવી શકે તેમ છે, પરંતુ ચોક્કસ પ્રમાણુમા કંઈ ને કંઈ આપવાની જો કોઈનામા પણ શક્તિ હોય તો તે માત્ર કામ, ઉલોગમા જ છે, અને આ વાતની પ્રતીતિ દરેકના હૃદયમા મારી પેટે જોગી ગમવી લાગે છે.

આપણી પ્રજા જેવી જુદિયાળ પ્રજાએ આશિંવ જીવનને ટકાવી રાખનાર પ્રક્રિયાઓને ગમે તેમ વેડી નાખવી એ મિલકતે પાલવે તેમ નથી પણ જણ જાણે છે કે કંઈ પણ ન હોય તે-1 બદલાગા કંઈકની આશા રાખવી ફોગટ છે. પણ મનુષ્યો કદાચ

સ્પષ્ટપણે જાણતા નહીં હોય પરંતુ અનુભવે તો જાણે છે જ કે પૈસા એ ખરું ધન નથી. દરેકને બધું જ મળતું નોંધ્યે કોઈની પામેથી કશું પણ લેવું નોંધ્યે નહીં એવા એવા પ્રચલિત મામાન્ય સિદ્ધાંતો, જે કે તેની વિરુદ્ધમાં બીજાં કંઈ કરણો આપી શકાય એમ નથી હોતાં હતાં પણ, મનુષ્યની સાહજિક, સ્વાભાવિક બુદ્ધિને જ તદ્દન અસ્વીકાર્ય લાગે છે. તે બુદ્ધિને ચોક્કસ મમગ્નય છે કે તે સિદ્ધાંતો ખોટા છે, એટલું જ બસ છે. ચાલુ વ્યવસ્થા, જે ધણી રીતે અપૂર્ણ, કેટલેક દરજ્જે મૂર્ખતા ભરેલી, અને ધન શુચવાડા ભરેલી છે તે બીજી કોઈ પણ વ્યવસ્થા કરતાં ચઢીયાતિ છે તેનું એક ખાસ કારણ એ છે કે તે આ બધાની વચમાં એમને એમ ટકી ગઈ છે. આ આપણી વ્યવસ્થા ધીમે ધીમે બીજી કોઈ વ્યવસ્થાનાં રૂપમાં ફેરવાઈ જશે એ નક્કી, અને તે બીજી વ્યવસ્થા પણ ટકી ગહેશે; પરંતુ તે ટકી ગહેશે તેનું કારણ તેના પોતાના અંતર્ગત સ્વભાવના બળનું નહીં હોય, પરંતુ તેને બહારી મદદ જોટલા પ્રમાણમાં મળતી રહેશે તેટલા પ્રમાણમાં તે ટકી ગહેશે. ઔદ્યોગિકીકરણની વડીલ નહીં, નીવડી શકે તેમ નથી તેનું કારણ કંઈ માત્ર આર્થિક નથી, કોઈ પણ ઉદ્યોગનો કારભાર કોઈ એકાદ વ્યક્તિ ચલાવે છે અગર મહાજ ચલાવે છે એ વાત બહુ મહત્વની નથી; તેની અંદર કામ કરનારાઓના ભાગે જે આવે તેને “મજૂરી” કહે! અગર “ડિવિડન્ડ” કહે! એ પણ મજૂ મહત્વની વાત નથી; લોકોને ખોગક, વસ્ત્ર અને ધન મેળવી આપવામાં તમે લશ્કરી ચિસ્તપાલન પ્રમાણે કામ કરો અગર ખાવા, પીવા, રહેવાની જાગતમાં લોકોને શાવે તે પ્રમાણે વર્તવાની છૂટ આપો, તે પણ કંઈ બહુ અગત્યની વાત નથી. એ બધી તો વિગતોની વ્યવસ્થાની વાતો યમ. અને ઔદ્યોગિક વસ્ત્ર આગેવાનોએ આવી વિગતોની વ્યવસ્થાના પ્રશ્ન ઉપર ભારે ઉઠાપોઠા કરી મૂકી પોતાની અનાવડતનું જ માત્ર દિગ્દર્શન કરાવ્યું છે. ઔદ્યોગિકીકરણ

દેવામાં આવતું ન હોય અગર તેના કામના બદલામાં પૂરેપૂરી કિંમત તેને મળતી ન હોય એવી પરિસ્થિતિ શા સારુ જીવી થતી હશે તે સમજી શકાતું નથી. તેમજ જે કોઈ વ્યક્તિ કામ કરવાને માટે સક્તિવાન હોય, પરંતુ અમુક જ પ્રકારનું કામ કરવાની તેની ખુશી ન હોય, તો તેને પણ સમાજ તરફની તેની બીજા પ્રકારની મેવાઓનું મૂલ્ય પૂરેપૂરું ન મળે એવું પણ શા સારુ થવું જોઈએ તે પણ ન સમજાય તેવી જ વાત છે સમાજને જેટલા પ્રમાણમાં પોતે સમૃદ્ધિશાળી બનાવે તેટલા પ્રમાણમાં સમાજ પામેથી તેનો લાભ તેને અવશ્ય મળવા દેવો જોઈએ. જો સમાજને તે કંઈ જ અર્પતો નથી તો સમાજ પાસેથી તે કંઈ પણ લઈ શકતો મે નથી. તેણે પાષેલ પીષેલ રહેવું, કે બૂખે મરવું, તેની સંપૂર્ણ સ્વતંત્રતા તે દરેક વ્યક્તિ ઉપર જ છોડી દેવી જોઈએ. જો આપણે એવી દંડ પકડી બેસીએ કે દરેક વ્યક્તિને તેની પોતાની લાયકાત કરતા વધારે મળવું જોઈએ, કારણ જેટલીક વ્યક્તિઓના સંબંધમાં એવું બનતું આપણે જોઈએ છીએ, તો-તે દંડ આપણી કેવળ અપમાદ ગણાય અને તંબી દંડથી આપણે કોઈ પણ નિવસ પ્રગતિનો માર્ગ આમળ કાપી શકીશું નહીં.

મનુષ્યો બધાએ સરખા જ છે એ સિદ્ધાંતનું આજ બધાં ને ત્યાં લાગુ પડને સમર્થન કરવામાં આવે છે પરંતુ એ સિદ્ધાંત કેવળ પોકળ છે. એવા સિદ્ધાંતના ઓથા નીચે રહી આપણે જો એમ માનતા હોઈએ કે તેથી આપણે માનવજાતની મોટામાં મોટી સેવા કરી રહ્યા છીએ તો તે કેવળ બ્રમ છે; તદ્દન ઉધાડી વાત છે કે બધા માણસો સરખા નથી જ, અને જે કોઈ એવો બ્યાપક વિચાર સેવી બધા મનુષ્યોને એક સરખા કરવા અગર ગણાવવા પ્રયત્ન કરે છે તે માત્ર પ્રગતિના માર્ગનું અવરોધન જ કરે છે. માણસો એક-સરખા ઉપયોગીતાના હોઈ શકતા જ નથી. વધારે શક્તિશાળી માણસો ઓછા પ્રમાણમાં જડી આવે છે: બધારે ઓછા શક્તિશાળી

માણસોનું પ્રમાણ વધારે જ હોય છે. હવે, જોઈ શક્તિશાળી માણસોનો એક સમૂહ જોધારે તો વધારે શક્તિશાળી માણસોને પાછા પાડી શકે છે, એ વાત ખરી, પરંતુ તેમ કરવામાં તેઓ પોતે પણ પાછા જ પડે છે એ વાત તેઓ વીસરી જાય છે. ખરું જોવા જઈએ તો વધારે શક્તિસંપન્ન મનુષ્યો જ સમાજને દોરનાગ હોય છે, અને પોતાની દોરવણીથી જોઈ શક્તિસંપન્ન મનુષ્યોને થોડી મહેનતે પોતાનો કારભાર નભાવવામાં મદદ કરતાં થઈ પડે છે.

જે પ્રજાસત્તાવાદમાં શક્તિઓની એકસરખા દરજ્જાની ગણના કરવામાં આવે છે તે કેવળ અર્થવિહીન છે. ફરતની અંદગની કોઈ પણ બે વસ્તુઓ એક મરખી હોતી જ નથી. અમે જે મોટરગાડીઓ બનાવીએ છીએ તે અરસ-પગસ અદત્ત-બદત્ત થઈ શકે એવી જ હોય છે. ગસાવણી પૃથકકરણ, સારામાં સારી વંચ ગચના, અને આરામાં સારી કારીગીરી બનાવી શકે તેટલા પ્રમાણમાં એક ગાડીનો દરેકે દરેક ભાગ બીજી ગાડીના તે તે ભાગના જેવો જ મરજો બનાવવામાં આવે છે. કોઈ પણ પ્રકારનું બીજું જોડણું જરૂરનું હોતું નથી. અને જો બે ફોર્ડ ગાડીઓ સાથે માથે બિંબી રાખવામાં આવે તો તે તદ્દન સગખી દેખાય તેવી જ હોય છે, અને એક ગાડીમાંનો મને તે ભાગ કાઢી બીજી ગાડીમાંના તે ભાગની જગ્યાએ ગોઠવી દેવામાં આવે તો પણ જણાય નહીં અને કોઈ પણ પ્રકારનો બીજો કંઈ વાણે આવે નહીં એવી તદ્દન એક સરખી જન્ને ગાડીઓ જન્માય છે. છતાં વપરાશમાં તેઓ એક સરખી કદી બિતરતી નથી; અમુક રસ્તાઓ માટે અમુક મારી નીવડે, અમુક રસ્તાઓ માટે વળા બીજી જ સારી નીવડે અમારી આરી દબરો ગાડીઓ વાપરનારાઓએ અમને પોતાનો અનુભવ જણાવેલો છે કે અમારી કોઈ બે ગાડીઓ કદી સરખી બિતરી નથી. તેમ જ એકાદ નવી ગાડી, એકાદ કસાક

અમર ઝોણી દોઝવી, બીજી નવી ગાડીઓના જગ્યામાં જો મેળી મૂકવામાં આવે. અને પછી એ બધી ગાડીઓ વારા કરતી એક ઠલાક સુધી એક સરખા સંજોગોની અંદર દોઝવવામાં આવે, તો ગાડીના બાલ દેખાવ તરફ નજર કરતાં, પહેલાં કંઈ માડી વાપરેલી અને પછી કંઈ ગાડી વાપરી તે બન્નેની પારખ તેઓ કરી શકતા નથી, પરંતુ તેઓને દોઝવવામાં ગાડીઓની પારખ તેઓને સહેલાઈથી થઈ જાય છે.

આ તો તદ્દન સરળ શબ્દોમાં મેં વાત કરી. હવે આપણે આપણા પ્રશ્નને લગતી વધારે નિર્દિષ્ટપણે વાત કરીએ. એક વ્યક્તિ જેટલા પ્રમાણમાં જે પ્રકારની સેવા સમાજને સમર્પે છે તે પ્રમાણમાં તેને યોગ્ય અને પૂરનો-પુરરકાર મેળવી પોતાનું જીવન-નાવ દુઝારવાનો સંપૂર્ણ અને સ્વતંત્ર હક્ક છે. આ મુદ્દા ઉપર વાત કરવાનો આ સમય ધણો અનુકૂળ છે. કારણ હમણાં જ આપણે એવા સમયના વખતમાંથી પસાર થયા છીએ કે જેમાં સેવાના પ્રકારનો વિચાર હંમેશાં છેક છેવટ જ કરવામાં આવતો હતો. આપણે એવી જગ્યાએ જઈ પહોંચવાની તૈયારીમાં હતા કે જ્યાં ખર્ચ અમર મેવાને માટે કોઈને કંઈ ચિંતા જ ન રહે. કોઈ પણ પ્રકારની મહેનત મિવાય માલની માગણીઓ અબ્યા કરતી હતી. એક સમય એવો હતો કે જ્યારે ધરાક વેપારીની પાસેથી માલ ખરીદ કરી તેના ઉપર જીવે ઉપકાર કરતો હોય તેમ ગણાતું. હવે સંજોગો બદલાતાં વેપારી ધરાકને માલ વેચાણ કરી જીવે તેના ઉપર ઉપકાર કરતો હોય તેમ ગણાવા લાગ્યું છે. પરંતુ ધંધાને માટે આ વસ્તુશ્રિધન કોઈ પણ રીતે સારી કહી શકાય એમ નથી. ધંધામાં ઇત્તરાવાદ ખરાબ છે. ધંધાને માટે નફો કરવા તરફ જ જો દષ્ટિ દોઝ્યા કરતી હોય તો તે પણ ગુસ્સાનકર્તા છે. ધંધો જ્યાં સુધી પોતે જે મેળવે છે તે વિના પ્રયાસે મેળવી શકતો હોય છતાં જ્યાં સુધી તંદુરસ્ત રહી શકતો

મહેજ પણ હકક નથી. આગાસુ અને નિરુદ્ધાની વ્યક્તિનું આ મંસ્ફૂતિના જમાનામાં કયાંયે સ્થાન નથી. પૈમાના તત્વનો સદંતર વિનાશ શોધતી કોઈ પણ યોજના વસ્તુસ્થિતિને વધારે ગુચ્છવાડાભરી બનાવવામાં જ મદદકર્તા થઈ પડે એમ છે. કારણ કે પછી પણ માપ અગર ધોરણનો સ્વીકાર તો આપણે કરવો જ જોઈશે. અરસ-પરમના લેવડદેવડના વ્યવહારને માટે આજની પદ્ધતિ અનુમાર પૈસો મંતોપકાગક સાધન છે કે કેમ એ એક શંકારપદ વાત છે; અને તે વિષે બીજા કોઈ પ્રકરણમાં હું વાત કરીશ. હાલની પદ્ધતિ સામે મારો વિરોધ એ જ છે કે પૈસો સાધન ન રહેતાં ધ્યેય બની જાય છે, અને ઉત્પાદનના કાર્યને સહેલું અને સરળ બનાવવાને બદલે બિયડુ તેને ચંભાવી નાખે છે.

મારો બધો પ્રયામ સગ્ગતતાની દિશામાં છે. સાધારણ રીતે વોકોની પાસે હોય છે ઘણું થોડું, અને જિવનની સાદામાં માઠી જરૂરિયાતોની વસ્તુઓ ખરીદવા માટે પણ ખર્ચ કરવો પડે છે વણો વધારે, કારણ જે જે વસ્તુઓ આપણે બનાવીએ છીએ તે જોઈએ તે કમતા વધારે ગુચ્છવાડા ભરી રીતે હોય છે. આપણા કપડા, આપણા ખોરાક, આપણા ઘરનું રાચરચીકું-નકું હાલ છે તેના કમતા વધુ વધારે સગ્ગ તેમજ આકર્ષક દેખાવવાળું બનાવી શકાય એમ છે. પહેલાના વખતોમાં વસ્તુઓ અમુક જ રીતે બનાવવામાં આવતાં, અને તેનું જ અનુકરણ તે વખતથી થતું આવ્યું છે.

આ ઉપરાંત હું એમ કહેવા નથી માગતો કે ગમે તેવી મનસ્વી પદ્ધતિઓ આપણે અનુસરવી તેમ કરવની કંઈ જરૂર નથી. પહેલેવેળની આગતમાં એક કોથળો અને તેની અદર માત્ર એક કાણું ઢગી આપણે આપણે પહેલેવેળ બનાવી શકીએ છીએ. પરંતુ તે કંઈ ચોંચ ગણી શકાય નહીં. બનાવટની દૃષ્ટિએ જો કે આ તદ્દન

સરળ અને સહેલી પદ્ધતિ યદ્ય પડે, પરંતુ પહેરવેશની દૃષ્ટિએ તો તે તદ્દન અગવડતા ભરી જ મળ્યાય. ખરી સાદાઈ તો ઉત્તમમાં ઉત્તમ સેવા આપે અને એના વપરાશમાં તદ્દન સગવડતાભરી બની રહે તેમાં જ સમાવડી છે. એકદમ માથેલાગા સુધારાનું દુઃખ જ બધું ત્યાં છે કે તે અમુક યોજનાથી ઘણાંએલી વસ્તુઓને વાપરવાને માટે મનુષ્યને તેવા પ્રકારનો બનાવવા મથન કરે છે. સીઓનો પોવાક-જે હાલમાં તો માત્ર બેડોળ કપડાંમાં જ આવીને અટક્યો છે-તેની અંદર જે સુધારો કરવો હોય તો તદ્દન સાદી સીઓ કે જે બીજું બધું પણ સાવ માફ જ રાખવાનો આમદ રાખે છે તેમનાથી જ શરૂ થવો જોઈએ એવું માની આવડું એ કંઈ બરોબર પદ્ધતિ કહેવાય નહીં. શરૂઆત થવી જોઈએ અંધએસતી આવતી વસ્તુથી, અને પછી જે તદ્દન જરૂર વગરના એની અંદરના ડેટલાક ભાગો જમ્યાય તે કેવી રીતે સહેલાઈથી કાઢી નાંખી શકાય અને એ બાબત-તો બરોબર અભ્યાસ કરવો જોઈએ દરેક વસ્તુને માટે આ પદ્ધતિ યોજાવી જોઈએ-જોડા, પહેરવેશ, ઘર, યંત્રનો એકાદો ભાગ, આગ-ગાડીનો માર્ગ, વહાણનો ફરિયાદ માર્ગ, કે હવાઈ વિમાનનો આદાશ-માર્ગ માર્ગપટ-એ દરેક માટેની બનાવટને વાસ્તે ઉપર જણાવી તેવી પદ્ધતિ સ્વીકારાવી જોઈએ. જેમ જેમ નકામા ભાગોને આપણે કાઢી નાંખીએ છીએ અને જરૂરના ભાગોને વધારે સરળ બનાવવાનો પ્રયત્ન કરીએ છીએ તેમ તેમ તે વસ્તુની બનાવટનો અર્થ પણ આપણને ઓછો ને ઓછો જ આવતો જાય છે. આ એક માત્ર સાદી સુદ્ધિની જ વાત છે, પરંતુ ઘણી જ અજાણ્યગીની વચ્ચે સામાન્ય રીતે આપણે જોઈએ છીએ કે પ્રથમ શરૂઆત વસ્તુને વધારે સરળ બનાવવાને બદલે તેની બનાવટને કેમ કરીને વધારે સોધી કરી શકાય તે પ્રયત્નથી કરવામાં આવે છે. ખરી રીતે શરૂઆત વસ્તુથી થવી જોઈએ. પહેલું તો આપણે એ બે વસ્તુ



જેવી જોઈએ તેવી અને મારી બની છે કે નહીં—સારી એટલે સારામાં સારી સેવા આપે તેવી—અને પછી તેને બનાવવામાં જે સાધનો વપરાયા હોય તે સાગમાં મારી જાતનાં છે કે માત્ર વધારેમાં વધારે કિંમતી છે એ જોવું જોઈએ. ત્યાર પછી એનું વજન અને બનાવટનો ગુણવત્તા ઓછાં થઈ શકે એમ છે કે નહીં એ જોવાનું જોઈએ. આવી રીતના ક્રમશઃ બધા વિચારો થવા જોઈએ.

કોઈપણ વસ્તુની અંદર વધારે વજન રાખવાનો વિચાર એકાદ માડી હાંનારાની હંટ પર કોકેડ (પિછા)નો બાર રાખવાના વિચાર જેવો છે; બંને, તેટલો પણ સાર્થક વિચાર તે નથી. કારણ કોકેડ (પિછા)થી માડી હાંનાર પોતાની હંટ ઓળખી શકે છે એટલું પણ તેનું તો માર્થક ગણી શકાય, પરંતુ વધારાનું વજન એ તો ફક્ત બળનો દુર્બળ જ સૂચવે છે. વધારે વજન એટલે વધારે બળ એવો ભ્રમ—મૂળક વિચાર ક્યાંથી ધૂમ્મી જવા પામ્યો છે તે હું કદાપી શકતો નથી. પાંચલ ક્રાંતિવાર (ખાલા ઠોકનાર)નું કામ કરનારને માટે એ કદાચ ખરોખર હોય, પરંતુ વજનથી આપણે ઓછું કોઈને કાંઈ મારણ છે. તો પછી નાહક બારે વજનનો શો અર્થ? સાવશર્મજી કરવાને માટેના યત્રમાં વધારે વજન શું કરવા ધુમાડી દેવું જોઈએ? જિનદુ, એ યત્રથી જે બાર જીયકવાનો હોય તે બારમાં વધારે વજન કાં ન ભેગવી દેવામાં આવે? ગડા માણસો પાતળા માણસો જેટલા જલદી દોડી શકતા નથી, પરંતુ આપણે ધણાંખરાં વાદનો એવા કોઈ ખ્યાલથી બાધીએ બીએ કે પ્રુકળ વજન તેમાં હશે તો તેની ઝડપ પણ વધશે. જોઈએ તે કરતાં વધારે વજન વહન કરવાને લીધે જ ધણીખરી ગરીમાઈ દેખાવેલી છે.

એ વધારાના વજનનો ધટાડો કેવી રીતે કરવો તે આપણને કોઈ દિવસ જડી રહેશે. દાખલા તરીકે, લાકડું લઈએ. કેટલાંક

કામોને માટે આપણે જાણીએ છીએ તે પ્રમાણે લાકડું એ સારામાં સારું સાધન છે, પણ લાકડામાં વ્યવપણનો મુલ્ય અતિદય પ્રમાણમાં સમાવયો છે. ફાંડગાડીની અંદર વપરાયલું લાકડું ત્રીસ પાઉંડ પાણી સમાવી શકે છે. તેના કરતાં પણ વધારે સમાય થાય એનો કોઈ બીજો સારો રસ્તો હોવો જોઈએ, એટલું ને એટલું બાળ અને અપજાતા નિર્ધારક વધારે વળન જોડવા વગર આપણે મેગવી શકીએ એવી કોઈ રીત હોવી જોઈએ. આ જ પ્રમાણે બીજી બધી ક્રિયાઓનું સમજવું.

ખેડૂત પોતાના રોજના કામની અંદર ઊઘટો વધારે ગૂંચવડો જોએ કરી મૂકે છે. અને લાગે છે કે ખેડૂત પોતાની જેટલી શક્તિને ખર્ચે છે તેમાંથી સેંકડે પાંચ ટકા જેટલી શક્તિનો જ કંઈ ઉપયોગમાં આવે એવા કામમાં વપરાય થતો હશે. જે પ્રમાણે એક ખેતર સજ્જ કરવામાં આવે છે તે પ્રમાણે જો કોઈ પોતાનું કારખાનું સજ્જ કરવા માગે તો માણસોના જૂથેજૂથથી જ ઉદ્ધારાયલું તે જણાય. શક્તિનો ઉપયોગ ભાગ્યે જ જોઈએ તેટલો કરવામાં આવે છે. ખંધું જ હાથથી કરવામાં આવે છે એટલું જ નહીં પરંતુ છુદ્ધિપૂર્વકની ગોઠવણીનો ખ્યાલ સરખો પણ રખાતો હોય તેમ દેખાતું નથી. એક કઝન વખત પોતાની મૂળની ભાગલી-તૂટલી નિસરણી ઉપર અઢજિતર કરી પોતાનું Chores (કારીસ) નું કામ ખેડૂત કર્યા જ કરે છે. એકાદ લાંબો નળ મૂકવાને બદલે તે વર્ષોનાં વર્ષો સુધી પોતે જ પાણી લાવવાનું કામ કરે છે. ત્યારે કેમ પણ વધારાનું કામ કરવાનું હશે ત્યારે તેના મગજમાં વધારે માણસો-મજૂરીએ-રોકવાનો જ ખ્યાલ પહેલો જોએ ઘરો. સુધારા કરવાને માટે-પૈસા-ઠાઠવા પડે તેને પણ વધારાના ખર્ચની અંદર તે ગણી-લે છે. અને એ રીતે જોખામાં જોણી કિંમતે થતું ખેતરનું ઉત્પન્ન હોતું જોઈએ તેના કરતાં આપણને વધારે મોંઘું પડે છે.

ન્યારે ખેતરના ઉત્પન્નમાંથી જીવજતો નફો, તેની વધારેમાં વધારે કિંમત ગણુતાં, રહેવો જોઈએ તેના કરતાં ઓછો રહે છે. ખેતરોની કિંમત ઊંચી અને નફો ઓછો રહે છે તેનું કારણ તેની પાછળ ખર્ચાતી મહેનતનો ઘણો મોટો ભાગ ખાલી વ્યયમાં ધસકાઈ જાય છે તે જ છે.

ડીઝરજોઈના મારા ખેતર ઉપર અમે બહુ યંત્રથી જ કામ લાઈએ છીએ. વ્યયનો ઘણોખરો ભાગ અમે નાબૂદ કર્યો છે, પણ હજી સુધી ખરી કરકસરનો મુદ્દો અમને હાથ લાગ્યો નથી. શું કરવું જોઈએ, શું નહીં, એ જાણતો પાંચ-દસ વર્ષનો લાગલગત ગતદિવસનો અભ્યાસ અમે તેની પાછળ જો કે આપી શક્યા નથી. છતાં કોઈ પણ વખતે-અનાજનો ભાવ મને તે હોય તોયે-પહેલા નંખરતો નફો મેળવ્યા સિવાય અમે રહ્યા નથી. અમે ખેડૂતો નથી, અમે તો ખેતીના ઉદ્યોગવાદીઓ છીએ. જે કાણ્યથી ખેડૂત પોતાને ઉદ્યોગવાદી માનતો થશે, અને સાધન અગત્ય મનુષ્યોના રોકાણમાં થતો દુર્વ્યય તેની આંખો ઉઘાડતો થશે તે કાણ્યથી ખેતરનું ઉત્પન્ન એટલી ઓછી કિંમતનું થઈ જશે કે જેને લઈને આપણને બધાને ખાવાને માટે પૂરતું મળી રહેશે, અને નફો એટલો સંતોષકારક મળી રહેશે કે જેને લઈને ખેતી એ સૌથી ઓછામાં ઓછો સાહસિક અને વધારેમાં વધારે શાયદાવાળો ધંધો મનાવા લાગશે.

ખેતીમાં કંઈ મળતગત નથી એવી માન્યતાનું કારણ શું આવી રહ્યું છે, શું કરવાનું છે, અને તે કરવામાં મારામાં સારો ગરતો કયો છે તે જાણતના એકકક્ષ સાગનો અભાવ એ જ છે. જે રીતે ખેતી કરવામાં આવે છે તે રીતે જો બીજું કંઈ પણ કરવામાં આવે તો તેમાં પણ મગતર મળે જ નહીં. ખેડૂત માત્ર નમીજ અને તેના આપદાદાની ધરેડ ઉપર આધાર રાખીને જ કામ

કર્મે જાય છે. કરકસરથી કેવી રીતે ઉત્પન્ન કરવું, અને જગતમાં તે ઉત્પન્નતે કેવી રીતે ખપાવવું તે તે જરોજર જાણતો હોતો જ નથી. કોઈ પણ કારખાનાવાળો માલ કેવી રીતે ઉત્પન્ન કરવો અને જગતમાં તેને કેવી રીતે વગે પાડવો એ જો જરોજર જાણતો ન હોય તો લાંબો વખત તે પોતાના ધંધામાં ટકી શકે નહિ. વસ્તુસ્થિતિ આવી હોવા છતાં એકત દશ તેની ખેતીમાં ને ખેતીમાં ટકી રહ્યો છે એ જ જતાવી આવે છે કે ખેતીનો ધંધો અત્યંત લાભકારક થઈ શકે.

કારખાનામાં શું જગત તો ખેતીમાં શું-આછી કિંમતે જાયા પ્રકારનો માલ ઉત્પન્ન કરવો એ ધણું સહેલું છે. આછી કિંમતે જાયા પ્રકારનો માલ ઉત્પન્ન થાય એટલે વસ્તુસ્થિતિ એવી ગિબી થાય કે તે માલ દરેકની ખાસે પુષ્કળ પ્રમાણમાં હોઈ શકે. સામાન્ય રીતે વલણ સરળ બાબતોને ગૂંચવણભરી કરી મૂકવા તરફ હોય છે એ જ એક દુઃખદ વાત છે. એક જ સુધારાની ઉદ્દેશ્ય તરીકે આપણે વાત કરીએ.

સાધારણ રીતે જ્યારે જ્યારે આપણે સુધારાની વાત કરીએ છીએ ત્યારે ત્યારે આપણા ખ્યાલમાં તેનો અર્થ ઉત્પન્ન થયેલા માલમા પહેલાંના કરતાં કંઈક ફેરફાર હોવો જોઈએ એવો હેય છે. સુધારેલો માલ એટલે એની મૂળ સ્થિતિમાંથી બીજી જગતનો ફેરફાર કરીને ઉત્પન્ન કરેલો માલ. હું સુધારાનો આવો અર્થ નથી કરતો. જ્યાં સુધી ઉત્તમમાં ઉત્તમ વસ્તુ એ શોધી કાઢી નથી ત્યાં સુધી એ દિશામાં ચરુઆત કરવી પણ હું નો યોગ્ય ધારતો નથી. એટલે એનો અર્થ પાછો એમ નથી કરવાનો કે માલમાં કંઈ જ પણ ફેરફાર કરવો જોઈએ નહિ, પરંતુ એટલું તો ચોક્કસ કે જ્યાં સુધી અમુક માલની અમુક હિપચાગીતા, ઉદ્દેશ અને એમાં વપરાયલા

સાધનો સારામાં સારા હોવાની તમારી પૂરેપૂરી ખાત્રી થઈ ન હોય ત્યાં સુધી તે વસ્તુ બનાવવાનો પ્રયત્ન પણ ન કરવો જોઈએ એવો સિદ્ધાંત આપણે સ્વીકારવો જોઈએ. અને છેવટે તો એમાંજ આર્થિક ફાયદો જોઈ શકાય તેમ છે. તમારી શોધખોળ ન્યાં સુધી તમને તેની પૂરેપૂરી ખાત્રી કરી આપી શકે નહિ ત્યાં સુધી તે ચાલુ જ રાખો. શરૂઆત હંમેશાં વસ્તુથી થવી જોઈએ. કારખાનું, તેની વ્યવસ્થા, વેચણ, આર્થિક યોજનાઓ—એ બધું તે વસ્તુની આસપાસ આપો-આપ રચાઈ જશે. એ રીતે તમારો ધંધો ધણો તીક્ષ્ણ બનશે અને ધણો સમય તમે તમારે માટે ફાળવે પાડી શકશો. કેવો માલ ઉત્પન્ન કરવાનો છે એ બાબતની પૂરી પાકી ખાત્રી કરી લીધા સિવાય એકદમ કારખાનાં કાઢી બેસવાની ઉતાવળ કરવી એ જ ધણા ધંધાઓની નિષ્ફળતાનું એક મુખ્ય કારણ છે, જે કે તે કારણનો હજી કોઈ સ્વીકાર કરતું નથી મનુષ્યોના મનમાં એવો ખ્યાલ હોય છે કે મુખ્ય વસ્તુ તે કારખાનું, અગર એવો કોઈ વસ્તુકાર અગર આર્થિક પીકબળ, અગર વ્યવસ્થા એ જ છે. ખરેખરી રીતે જોવા જઈએ તો મુખ્ય વસ્તુ તે ઉત્પન્ન થએલો માલ છે; અને માલનો ઉદ્દેશ, તેનું સ્વરૂપ નક્કી કર્યા વગર આગલી-પાછલી મિનજરૂરી વસ્તુઓની ધમાલ કરી ચૂકવી એ માત્ર વખતનો વ્યય કરવા બરાબર છે. મને યોતાને પસંદ પડે એવો 'ટી' મોડેલ બનાવતાં બનાવતા મને બાર વર્ષ લાગ્યાં. એ મોડેલ જ આજે ફાઈ-કારના નામથી ઓળખાય છે. ન્યાં સુધી આવો પૂરી ખાત્રીનો ઉત્પન્ન થએલો માલ અમારો પાસે ન હતો, ત્યાં સુધી ઉત્પાદનનું કાર્ય અમે પૂર જોડાયેલી કરી રહ્યા ન હતા. તે ઉત્પન્ન થએલા માલમાં મહત્ત્વનો ફેરફાર કંઈ કરવામાં આવ્યો નથી.

અમે હંમેશાં નવા વિચારોની સાથે અખતરા કરી જોઈએ છીએ. ટીઅરબોર્ડની આબુજાબુના રૂસતાઓ ઉપર જે તમે

મુસાફરોએ નીકળેા તો ફોર્ડ ગાડીના બધી જાતના નમૂનાઓ તમારા જોવામાં આવે. એ બધી ગાડીઓ અખતર તરીકે કરવામાં આવેલી હોય છે. નવા નમૂનાઓની ગાડીઓ તે બધી નથી હોતી. કેાઠ પશુ સારો વિચાર જે મારા મગજની અંદર આવે તો તેને હું અમસ્તો વ્યર્થ જવા દેવાનું બ્યાજબી માનતો નથી. તેમજ તે વિચાર સારો છે કે નહીં તેનો નિર્ણય પણ એકાએક હું કરી નાંખતો નથી. જે વિચાર સારો છે એમ લાગે, અગર તો એ વિચાર સારી શક્યતાઓ ધરાવતો હોવાનું લાગે તો પ્રથમ ફરેક દષ્ટિથી તે વિચારની કસોટી કરી જોવાની જેટલી જેટલી જરૂરિયાત લાગે તે પ્રમાણે કરી જોવાની પદ્ધતિમાં હું તો માનનારો છું. પણ આ પ્રમાણે વિચારની કસોટી કરી જોવી એટલે ચાલુ ગાડીના નમૂનામાં કંઈ ને કંઈ ફેરફાર કરીને આગળ ચાલવું એટલું જ માત્ર કંઈ નથી. એ બંનેમાં ફરક છે. તકાવત જ્યાં બોજ બધા કારીગરો કારીગીરીની પદ્ધતિને ફેલાણે ઉત્પન્ન થએલા માલમાં ફેરફાર કરવાની વાતને ઝટ ઝડપી લે છે ત્યાં અમે તેનાથી તદ્દન બિલકો માર્ગ સ્વીકારીએ છીએ.

અમારા તરફથી જે જે મોટા ફેરફારો કરવામાં આવેલા છે તે બધા કારીગીરીની પદ્ધતિમાં જ કરવામાં આવેલા છે. એ પદ્ધતિઓ હંમેશાને માટે એક જ પ્રકારની અમારે ત્યાં નથી હોતી. દાક્ષના નમૂનાની પહેલ વહેલી ગાડી અમે જનાવી તે વખતે જે પદ્ધતિ અમેએ અખત્યાર કરી હતી તેની તે જ પદ્ધતિ બીજી બધા તેવી ગાડીઓ જનાવતી વખતે અમે અખત્યાર કરી છે એમ લાગે કહી શકાશે. અને અમારી ગાડીઓ સોંધી જનાવતું કાગણુ પણ આ જ એક છે. જે કંઈ ચોડા ધણા ફેરફારો અમારા ગાડાની જનાવટમાં કરવામાં આવેલા છે તે કંતો તેના વાપરમાં તે વધારે મગવડવાળી અને તે માટે કરવામાં આવેલા છે, અગરતો તેના સ્વરૂપમાં અમુક ફેરફાર કરવાથી તેને વધારે મજબૂતી મળે એમ છે.

એમ અમને લાગવાથી તેને માટે કરવામાં આવેલા છે, તેમાં વાપરવાનાં માધનેશનો ફેરફાર અમને માધનેશ સંબંધી અનુભવ ઉપરથી જે જ્ઞાન થાય છે તેને આધારે અમે કરીએ છીએ, સાધનેશને અભાવે અમારે રોકાઈ ગેલેલું પડે અમર અમુક પ્રકારના સાધનની અછતને લીધે તેને બનાવવા સારુ વધારે ખર્ચના બોજમાં જીનડું પડે એવી સ્થિતિ અમે બનવા દેતા નથી; પરંતુ અમને ઉપયોગી એવા ધણખરા ભાગેશને માટે તેના બદલામાં બરોબર આવી જાય એવા ભાગેશ અમે અમારી મેળે તૈયાર કરી લઈએ છીએ. દુખલા તરીકે, વૈનેડિયમ જાતનું પોલાદ એ અમારું પોતાનું મુખ્ય પોલાદ છે. તેને લઈને ઓછામાં ઓછા વજનથી પણ અમે વધારેમાં વધારે મજબૂતી મેળવી શકીએ છીએ, પરંતુ તે વૈનેડિયમ પોલાદ ઉપર જ અમારા ધંધાના એ વિભાગનું જીવું લાવી લટકી રહે એ પ્રમાણે થાય તેવું જોવા અમે નથી માગતા અને એ પ્રમાણે જોવા માગવું એ કંઈ ધંધાના ઉત્કર્ષને માટે પણ યોગ્ય નથી. અમે તેનું બરોબર કામ માટે એવું બીજું જાતનું પોલાદ જતાવી લીધું છે અમારાં બધી જાતનાં પોલાદ મુખ્ય જ છે, અને તેમાંનાં દરેક પ્રકારને માટે અમેએ એક, અને કેટલીક વખત એક કરતાં વધારે, તેના બદલામાં વાપરી શકાય એવાં પોલાદો, તેવાં કરેલાં જ હોય છે 'બીલ્ડ' બધાં સાધનેશ અને જીવન બધા ભાગેશનું પણ તે જ પ્રમાણે છે શરૂઆતમાં ઘણા થોડા ભાગેશ અમે પોતે બનાવેલા, મેન્ટર એકે બનાવેલી નહીં. હવે અમે મોટરો તેમજ તેને લગતા લગભગ બધા જ ભાગેશ અમારી જાતે જ જનાવીએ છીએ, દાગબ્દ તેમ કરવાથી અમને સોધું પણ પડે છે. સાથેમાથે દરેક ભાગના બદલામાં વાપરી શકાય એવા કેટલાક ભાગેશ અમે ટરી જ ગણવાનેા અમારો હિદેશ રાખેલો છે કે જેથી કરીને બનાવનાં કેટલા અતાધાગજી પ્રસંગની અંદર અમારે જકડાઈ રહેવા જેવું થાય

નહીં, અગર બહારના કારીગર કે જોએતી સાથે આપણે મેદા કર્યા હોય તે સોદા પૂરા કરવા અસક્રિતગાન નીવડવાથી અમારે હાથ ત્લેટી ખેંસી રહેવા જેવું પણ થાવ નહીં. અહ મહાન લડાઇને વખતે કાચની કિંમત બેહદ જાંચી ચઢી ગઇ હતી. અમેરિકામાં અમે વધારેમાં વધારે કાચ વાપરનારાઓ પૈકીના એક છીએ અત્યારે હવે આને હીધે અમે અમારું પોતાનું કાચનું કારખાનું ઉભું કરી દીધું છે. ઉત્પન્ન થએલા માલમાં ફેરફાર કરવા પાછળ જ ને આ કિશાની અમારી બધી શક્તિ વાપરી દીધી હોત તો અમારું અત્યારે કંઈ જ ફેકાણું હોત નહીં; પરંતુ માલમાં ફેરફાર નહીં કરવાની વ્રતિને સેવવાથી તે માલ બનાવવાની પદ્ધતિમાં સુધારા કરવા પાછળ અમે અમારી શક્તિ વાપરવા લાગ્યશાળી બન્યા છીએ.

વાંસલાનો મહત્વનો ભાગ તેની ધાર છે. આ સિદ્ધાંત ઉપર અમારો ધંધો ધડાયલો છે. વાંસલો કેવા સુંદર આકારનો બનેલો છે, અગર કેવી ઉમમ પોલાદ ધાતુ તેમાં વાપરવામાં આવી છે, અગર કેવો બરોબર ભઠ્ઠીમાં તપાવી તૈયાર કરેલો છે-એ બધું કંઈ બહુ મહત્વનું નથી, મહત્વની વાત એટલી જ છે કે તેની ધાર બરોબર તીક્ષ્ણ છે કે નહીં જો તે ન હોય તો તે વાંસલો કહી શકાશે જ નહીં માત્ર એક ધાતુનો કકડો જ છે એમ મણી શકાશે. આ વિચારને બીજા શબ્દોમાં ગોઠવીશું તો કહી શકાશે કે વરતુ શુ કામ આપે છે તે જ તેને માટે મહત્વની વાત છે, શુ આપી શકે એમ ધારવામાં આવે છે એ નહીં. જ્યાં તીક્ષ્ણ ધારવાળો વાંસલો હલકા જોરની અજમાયશથી બની શકે એમ હોય ત્યાં છુટ્ટી વાંસલો બનાવવા પાછળ મહાન જોગ અજમાવણુ પડે તેનો શો અર્થ ? વાંસલો કાપવાને માટે છે, હથોડાની જગ્યાએ વાપરવા માટે નથી; એટલે જો આપણે કામ જ કરવું હોય તો તેના ઉપર જ-મહત્વની અંશ ઉપર જ-આપણે આપણું બધું ધ્યાન એકાગ્ર કરવું પડે છે. અને તે કામ જેમ બને તેમ ઉત્તરજે યહ



ચકતું હોય તે પ્રમાણે ચા માટે ન કરવું ? માલના વાપરનારને ન્યાસુધી લાગે વળગે છે ત્યાંસુધી ઉત્પાન્ન થએલા માલની તીક્ષ્ણ-ધાર એ જ તેને મન મહત્ત્વની બાબત છે. જેની ધાર છુટી હશે તે તેને મન તદ્દન અસંતોષકારક થશે. તેવો માલ બનાવવાને માટે પણ ધણી મહેનત તેની પાછળ વૃથા ગુમાવવી પડે છે. કારખાનાની તીક્ષ્ણધાર તેની અંદર કામ કરતો માણસ અને ગોઠવવામાં આવેલું ચંત્ર છે. જે માણસ બરોબર કામ કરનાર નહીં હોય તો ચંત્ર પણ બરોબર કામ નહીં આપે. તેમ જ જે ચંત્ર બરોબર નહીં હોય તો માણસ પણ બરોબર નહીં જ હોવાનો. જે કામને માટે જોઈએ તેટલું જ જોર ન વાપરતાં વધારે જોર વાપરવાની જરૂર પડે તે કામને માટે તેટલું વધારાનું વપરાયલું જોર બહુ બચ જ જવાનું.

મારી આ આખીયે ચર્ચાનું તાર્તમ્ય એટલું જ છે કે ખરી મેવાના માર્ગોને અવરોધનારાં જે જ તત્ત્વો-શક્તિનો બંધ બંધ અને લોભ એ એ જ વાનાં-બહુ જબરાં છે: અને એ બન્ને બિન-જરૂરી છે. જે બંધો બંધ થાય છે તે પોતે શું કરે છે તેની બરો-બર સમજાય નહીં હાવાને લીધે અગર તે કરવામાં બેદરકાર રહેવાને લીધે થાય છે. લોભ મંકુચિત દષ્ટિ સેવવાને લીધે થાય છે. મનુષ્ય-ચત્ત નથા માધનોનો ગોઝામાં ઝોઝો બંધ થાય તેવી રીતે માલ બનાવવા, અને તે માલને ઝોઝામાં ઝોઝે નફે વહેંચી નાંખવા તરફ મેં મારા પ્રયાસો કરેલા છે, અને એકંદર નફાનો આધાર જેટલા બહોળા પ્રમાણમાં માલની વહેંચણી થાય તેના ઉપર રાખેલો છે. માલની બનાવટની ક્રિયામાં મજૂરીના દરની વધારેમાં વધારે વહેંચણી કરવાની હું ઇચ્છા ગાળું છું. એટલે કે, ખરીદશક્તિ વધારેમાં વધારે પ્રમાણમાં ગ્રહે તેમ કરવા ચાહું છું. એને લીધે માલની મૂળ કિંમત ઝોઝામાં ઝોઝી થાય છે, અને વેચવામાં ઝોઝામાં ઝોઝો નફો મેળવવા તરફ ધ્યાન મખવામાં આવે એટલે ખરીદશક્તિ

લોકોની હોય તેટલા પ્રમાણમાં માલની પૂરેપૂરી વહેંચણી અને કરી શકીએ છીએ. અને આને લક્ષને જે જે વ્યક્તિ અમારી સાથે સંબંધ ધરાવે છે—વ્યવસ્થાપક, કામ કરનાર, કે ખરીદ કરનાર—તે તે બધા અમારા અસ્તિત્વના જોરે કરીને વધારે સારી સ્થિતિમાં રહી શકે છે. અને જે સંસ્થા જીવી કરેલી છે તે એક પ્રકારની સેવા કરે એ ઉદ્દેશથી જીવી કરેલી છે. અને એટલે જ તે સંબંધી હું કંઈક પણ કહેવા લલચાઉં છું. એ સેવાના મૂળભૂત સિદ્ધાંતો નીચે પ્રમાણે ગણાવી શકાય:—

૧. જીવિષ્યને માટેની ચીંતા કે બીકનો અભાવ અને ભૂતકાળ તરફની પૂજ્ય શ્રદ્ધ. જે જીવિષ્યથી બીતો ફરે છે, જે નાસીપાસીથી ગભરાય છે તે પોતાની બધી પ્રજ્ઞિઓને સંકોચી નાખે છે. એક વખત એકાદ કામમાં મજેલી નિષ્ફળતા એ માત્ર તે કામને ફરીથી સમજાવુપૂર્વક શરૂ કરવાની સારામાં સારી તક આપે છે. પ્રામાણિક રીતે મજેલી નાસીપાસી કોઈપણ પ્રકારના લાંછન સમાન નથી; જિલ્દું નાસીપાસ થવાની બીક રાખવી એ લાંછન છે. ભૂતકાળની ઉપ-યોગીતા પ્રગતિના માર્ગો અને સાધનો સૂચવવામાં રહેલી છે.
૨. કરીદાઈની અવગણના—સારામાં સારું કામ કરનાર તો જે કોઈ હોય તે એક જ હોઈ શકે. એક માથુસ પાસેથી ધંધો છીનવી લેવા પ્રયત્ન કરવો એ ઘણો મંબીર યુનો છે; યુનો એટલા માટે કે એવા પ્રયત્નની અંદર એક મનુષ્ય પોતાના બીજા ભાઈબંધ મનુષ્યની સ્થિતિને પોતાના સ્વાર્થની ખાતર હલકી પાડવાની વૃત્તિને સેવતો જણાય છે—શુદ્ધિપૂર્વક રાજ્ય કરવાને બદલે બળ-જબરીથી રાજ્ય અપાવવાની તેમાં મંદ રહેલી છે.
૩. નફા નહીં પણ સેવાનો આદર્શ જોખરે રાખવો તે. નફા વગર ધંધો વધી શકે નહીં, એટલે નફા મેળવવો એમાં કંઈ ખોટું

નથી. પરંતુ કોઈપણ ધંધો જો સારી રીતે ચલાવવામાં આવે તો તે નફો આપ્યા વગર રહેતો જ નથી. સારી સેવા આપ્યાના બદલારૂપે તે નફો હોવો જોઈએ, એટલું જ. સેવાના પાયામાં નહીં, પરંતુ સેવાની અંતીમ ઇમારતને અંગે, નફો હોઈ શકે.

૪. જોછે ભાવે ખરીદી વધારે ભાવે વેચવું એ કંઈ ખરેખરો ધંધો ક્યો ન કહેવાય. સાધનો યોગ્ય કિંમતે ખરીદ કરી, તેના ઉપર થોડાજ ખર્ચના વધારાથી તે સાધનોને વાપરી શકાય એવી વસ્તુઓમાં ફેરવી નાંખી, આકરને મંત્રોપ આપવો—એ બધી ઘટનાઓમાં ખરેખરો ધંધો સમાવલો છે. જુગાર કે સદો કે એવો કોઈ જલદ વ્યવહાર ધંધા માત્રની પ્રતિભા અવરોધ જ કરે છે.

આ બધું કેવી રીતે ઉદ્દભવ્યું, અને કેવી રીતે તેને કાર્યક્ષેત્રમાં ઉતાર્યું; વળી વધારામાં, સામાન્ય રીતે પણ બીજા બધાને માટે એ કેવી રીતે બંધબેસતું આવે એમ છે, એ બધું હવે પછીના પ્રકરણોમાં આપણે જોઈશું, વિચારીશું.

## પ્રકરણ ૧ લું.

### આરંભ.

૪. સ. ૧૯૨૧ ના મે મહિનાની ૩૧ મી તારીખે નં. ૫૦૦૦૦૦૦ વાળી ગાડી ફોર્ડ મોટર કંપનીએ બહાર પાડી. ખીજી ગેસથી ચાલતી બગી, જે બનાવવા માટે ત્રીસ વર્ષ પહેલાં મેં સરખાત કરી હતી, અને જે પહેલવહેલી ૪. સ. ૧૮૯૩ ની સાલની પાનખર ઋતુમાં સંતોષકારક રીતે દોડાવી જોવામાં આવી હતી, તેની સાથે સાથે આ ગાડીને પણ મેં મારા મંત્રહસ્થાનમાં રાખેલી છે. બોબોલીન્કસ ન્યારે ડીઅરબોર્ન આવતાં ત્યારે તે બગીને હું દોડાવતો, અને દર એપ્રિલ મહિનાની ૨ જી તારીખે એ બોબોલીન્કસ હંમેશાં આવતાં જ. એ બંને ગાડીઓના દેખાવમાં આસ્માનજમીનનો ફેર છે; બનાવટ અને તેની અંદર વાપરવામાં આવેલાં માધનોની અંદર પણ તેટલો જ તફાવત છે. છતાં જો સહેજ વધારે બારીકાઈથી તપાસીશું તો તે બંનેની સામ્યતા અજબજ રીતે આપણને જણાઈ આવશે- ફેર માત્ર એટલો જ જણારી કે એ બૂનીબગી ઉપર કેટલાક વાટા, અંટા એવા પાડેલા હોય છે કે જેવા અમારી હાલની ગાડી ઉપર, અમે હજી પાડવા માંડ્યા નથી. એ પહેલવહેલી બગીને ફક્ત બે જ સિલિન્ડરો (જુ'ગળાકાર પાત્રો) હતાં, અને દલાકના ૨૦ માઇલની ઝડપે દોડી શકતી; ટાંકીમાં ત્રણ ગેલન ગેસ સાથે ૬૦ માઇલ તે જઈ શકતી, અને બની તેને પદ્દેલે દિવસે જેવી હતી તેવીને તેવી જ સારી હાલતમાં હાલ પણ તે છે એની મૂળ રચનામાં ફેરફાર હાખલ કરવા કરતાં તેને બનાવવાની પદ્ધતિમાં અને તેનાં સાધનોમાં ધણા પ્રમાણમાં સુધારો વધારો. હાખલ કરવામાં આવેલો છે. 'ટી' નમૂનાની હાલની ફોર્ડ મોટર ગાડીને ચાર સિલિન્ડરો (જુ'ગળાકાર પાત્રો) અને એક 'સેલ્ફ-સ્ટાર્ટર' (આપમેળે ઉપડી શકે એવું

સાધન ) છે, અને મુસાફરીને માટે દરેક રીતે વધારે સગવડવાળી અને સરળ પડે તેવી છે. પહેલી જે ગાડી બનાવી હતી તેના કરતાં આ ધણી જ સાદી છે. તેમ છતાં મુદ્દાઓ તેના તે જ કાયમ રાખેલા તમે જોઈ શકશો. મૂળ સિદ્ધાંતમાં ફેરફાર કરવાને બદલે બનાવને બનાવતે જેમ જેમ અનુભવ મળતો ગયો તેમ તેમ તેમાં ફેરફાર શાખલ કરેલો છે. અને આ રીત જ મૌઘી વધારે સાવચેતી ભરી અને મદત્તવની છે. કારણ એજ સાંખ્યિત કરી આપે છે કે જે શરૂઆત કરવાને માટે આપણી પામે કોઈ સારો વિચાર મેળૂ હોય તો તેને જ સંપૂર્ણપણે કાર્યક્ષેત્રની અંદર ઉતારવા પાછળ આપણે આપણી બધી પ્રવૃત્તિઓ એકાગ્ર કરીને મંડવું તે બીજા નવા નવા વિચારોને અપનાવી તેમની પાછળ કાંઈ માર્યા કરવા કરતાં વધારું ધૃષ્ટ છે. કોઈ પણ વ્યક્તિને માટે પણ એકી વખતે એક જ વિચાર પાછળ મંડવા રહી તેને પૂરો કરવાનું ધ્યેય ઉત્તમમાં ઉત્તમ છે.

માગ જીવનને ખેતીના કામની જોડે વધારે સંબંધ હોવાથી માલ લાવલઈજા કરવાને માટેનાં વધારે સાગં સાધનો અને માર્ગો શોધી કાઢવાની અને ગ્રેરણા ધર્મ. ઇ સ ૧૮૬૩ના જુલાઈ માસની ૩૦મી તારીખે મીડીંગનમાં આવેલા ડીઅરબૉર્નમાંના ખેતગમાં મારો જન્મ થયો હતો. ત્યાંનું મારું જૂતામાં જૂનું સંસ્મરણ એ છે કે તે જગ્યા ઉપર કામ પુષ્કળ કરવું પડતું હતું. ખેતીને માટે મારી માન્યતા હતી આની જ છે. મારાં માબાપ ધણી ગરીબ સ્થિતિના હતાં એવી લોકવદંતા છે, અને પૂર્વાવસ્થામાં તેમને ધણી હાડમારી ભોગવવી પડેલી. તેઓ પૈસાનાર તો નહોતાં જ, પરંતુ છેક ગરીબ કહેવા જેવાં પણ તેઓ ન હતાં. ઘણાખરા મીડીંગનના ખેડુતો હતા તે પ્રમાણે અમે પણ સુખી અને આખ્યાદ હતા. જે ઘરમાં મારો જન્મ થયો હતો તે હતી એમનું એમ જીવું છે, અને મારી હાલની અમકયામતના તે ઘર અને તે ખેતર જન્મે અદનામાં અદના બાગો છે.

અમારા પોતાના તેમજ ખીજાઓના એતરેમા તે વખતે પુણ્ય અને મખત મતમહેનત કરવી પડતી હતી અને તેથી તદ્દન નાન-પણથી જ માગ મનને થવા કરવું હતું કે તેના કરતા કંઈક વધારે સારી અને સહેલી રીતે વધારે પ્રમાણમા માવ ઉત્પન્ન કરી શકીએ એવું કંઈ આપણે કરવું નોંધએ. એ વિચારે હું યત્રો તરફ દોગયો, ને કે મારી માતા તો મને હમેશા કહ્યા કરતી કે “ તારા જન્મથી ૪ વ્રુ યત્રોનો ઉપામક હતો. ” મેં પહેલવહેલી સરુઆત એંગ્લનને માટેની ધાતુઓના કકડાઓથી કરા. ખીજી કંઈ પણ મારા હાથમા હોતે તે પહેલાં એ વસ્તુઓના એક નાનાસરખા કારખાનામાં મેં રુઆત કરી એમ કહેવામા જરાયે ખોટું નથી. આજના જેવા મવાના રમકડાં તે વખતમા ન હતા, ધરના હાથે બનાવેલા વળી ૧૪ હોય તો ઠીક. એટલે આ બધા એંગ્લરો તે મારે રમવાન મકડાની ગજજ સારતા હતા હજી પણ તે મારા રમકડા ૪ વ્યા. એ યત્રો માંહેનો ગમે તેટલો નાનોમગ્ગો લાગ પણ મારે મન કે નાના સરખા ખજના જેટલો અણમોલ હતો.

એ નાનપણના વરસોમાનો એક મોટામા મોટો બનાવ એ હતો કે દિનમ ડી-દોષ્ટ ગામમાથી ન્યારે અમે ધર તરફ હ કારી જતા ત્યારે ત્યાંથી આઠેક માઇલ ઉપર એક રસ્તા ઉપર ફગ્ગુ એન્જિન નોંધુ. તે વખતે મારી ઉમ્મર બાર વર્ષની હતી. ખીજે એવો ટો બનાવ તેને તે જ વર્ષની અંદર એ બન્યો કે મારા હાથમા કે ધડિયાગ આવ્યું. એ એન્જિન મે માત્ર ગઈ કાલે જ નોંધું ૪ એવું તેનું અગ્લ મારા મગજની અંદર તાણુ ને તાણું જ છે, કારણુ ઘોડાઓ વગર ઘોસાઈ જવું એવું કોઈ પણ વાતન પહેલવહેલું નોંધું હોય તો તે આ એન્જિન જ હતું. એ નજન ઉપણવાના યત્રો તેમજ વહેરવાના યત્રો ચલાવવાને માટે મ કરીને ઉપયોગનું હતું. સહેલાઈથી જાયકી સકાય એવું એન્જિન

અને ઔપચર, એક પાણીની ટાંકી અને પાછળ કોલસાથી ભરેલ એક ગાડા સાથે પૈડાં ઉપર બેસે જોઠવી દીધેલું હોય એવી તેની રચના હતી. આવા કેટલાયે એન્જિનો ઘોડાથી દોડાવાતાં મેં જોયાં હતાં, પરંતુ આને તો એક સાંકળ લગાડેલી હતી જેને લીધે એન્જિન અને પાછલાં પૈડાંનો સંબંધ સધાતો. ઔપચર ઉપર એન્જિન જોડવામાં આવેલું હતું અને એ ઔપચરની પાછળની ઉભા ગહેવાની જગ્યા ઉપર એક માણસ બેસી રહી કોલસા પાવડા વડે ઉપલાવતો અને સળગાવતો, ઓટલ ( વરાળ નિયામક યંત્ર ) ઉપર બ્યવસ્થા રાખતો, અને હાંકવાનું કામ પણ કરતો. એ એન્જિન એટલ કંપના નિકોલ્સ શેપર્ડ ઍન્ડ કંપનીની બનાવટનું હતું. મેં તે તરત જોઈ લીધું. અમારી ઘોડાગાડી પસાર થઈ જવાં કેવા મારાં એ એન્જિન બેસું રાખવામાં આવ્યું હતું અને મારા પિતા, જે એ એ ગાડી હાંકતા હતા, તેમના બાજુમાં આવે તે પહેલાં એ એન્જિનના એન્જિનિયર સાથે હું વાતોએ વગગી પડ્યો હતો. બધી હકીકતથી મને તેણે ધણી જ ખુશીની સાથે વાકેફ કર્યો; તેમ કરવામાં તેને મગરૂરી પણ લાગી. આગલાં પૈડાંને અને એ સાંકળને કંઈ પણ સંબંધ ન હતો અને તેને બદલે એક પટ્ટી તેના ઉપર નાખવામાં આવ્યો હતો જેને લઈને બીજા બધાં યંત્રો ચાલુ રાખી શકે-એ બધું એણે મને બતાવ્યું. એક મિનિટમાં બસો આદિ એન્જિન લેવું હતું, અને એન્જિન ચાલુ હોય છતાં ગાડીને બંધ રાખવી હોય તો સાંકળનો ખીસો બદલી નાંખતાં તે બંધ રહી જતું હોય તેની મોટર ગાડીઓની રચનામાં જો કે જુદી રીતની, પણ આ ઉપરના જણાવી એવી, રચના કાયમ રાખેલી છે. વરાળથી ચાલતાં એન્જિનો કે જે સહેલાઈથી બંધ થઈ શકે અગર ચલાવો સરખા એવાં હોય છે, તેને માટે આ રચના બહુ મહત્વની ન કહેવાય, પરંતુ ગંભીરી ચાલતાં એન્જિનો માટે એ ધણી મહત્વની થ- પડી. એ

ગેમથી ચાલતા એન્જિનો પરથી આપમેળે ચાલતાં લાવ લખા કરવાનાં સાધનો તરફ હું વળ્યો. તેના નમૂનાઓ બનાવવા માટે મેં પ્રયત્ન કર્યો, અને કેટલાંક વર્ષો બાદ એક એવું ઘણું સારી રીતે દોડી શકે એવું એન્જિન મેં બનાવ્યું પણ ખરું. પરંતુ જ્યારથી મારી બાગ વર્ષની ઉંમર હતી અને મેં એ રસ્તા ઉપરનું એન્જિન જોયું હતું ત્યાંથી તે છેક આજ સુધી રસ્તાઓ ઉપર આપમેળે દોડી શકે એવા વાહનો બનાવવા તરફ મારું લક્ષ્ય વધારે દોરાયું છે. શહેરમાં જ્યાંએ ત્યાં સાથે ગજવું ભરીને ચાકીએ અને એવાં યંત્રોને કામ લાગે એવા સાધનો હું વાંચ જતો. કેટલીક વખત ભાગેથી ઘડિયાળ લઈ જતો, અને તેને પાછી બરોબર ગોઠવી દેતો. મારી ફક્ત તેર વર્ષની ઉંમર હતી તે વખતે મેં એક ઘડિયાળ બરોબર નિષ્ક્રિય વખત આપે એવી રીતનું સમુ ક્યું હતું; અને પંદર વર્ષના થયો ત્યારે તો ઘડિયાળના સમાર કામમાં હું એકલા થઈ ગયો, જો કે તે વખતે મારી પામે તેના હચિયારો તો તદ્દન ગામઠી હોવા જ હતા. આ રીતે વસ્તુઓની માથે ભાગદોડ કરીને પણ આપણે ઘણું શીખી શકીએ છીએ. ફક્ત ચોપડીઓ વાંચવાથી દરેક દરેક વસ્તુ કેવી રીતે જન્યવાય છે, કેવી રીતે નહીં તે જાણવાનું સ્પષ્ટ સાધન મળતું નથી, અને જે યંત્રોના કામોનો જાણકાર થવા હચકોતો હોય તેણે તો દરેક દરેક વસ્તુ શી રીતે અને કોને તે ઘણી ઝીણવટ ભરી રીતે જાણવું જ જોઈએ. ટોચક થવા ઈચ્છનારને માટે ચોપડીઓ જેટલી અગત્યની છે તેટલી જ અગત્યના યંત્રો એ એક યંત્રોના કામોના જાણકાર થવા ઈચ્છનાર માટે છે. કંઈ કંઈ ખ્યાલો તેમાંથી તે મેળવી શકે છે, અને પોતાની મગજ શક્તિ દોડાવીને તે ખ્યાલોનો વ્યવહારીક ઉપયોગ તે કરી દેખાડે છે.

શરુઆતથી જ એતીની અંદર કરવી પડતી હાથ મજૂરીમાં મને કંઈ ઝાઝો ગમ પડતો નહોતો. એ દાખ યત્રથી થાય તેવું કંઈ



શોધી કાઢવાની માગી તીવ્ર ઈચ્છા હતી. આવા યત્રવાદ તરફ મારા પિતાની જેવી જોષએ તેવી સંમતી હતી નહીં તેમના મનમાં એમ હતું કે મારે એકુત જ બનવું. એટલે સત્તર વર્ષે જ્યારે મેં નિયાજ છોડી અને ફૂલપોક એન્જિન વર્કમાંની યત્રોની પેઢીમાં ઉમેદવાર તગેકે હું રહ્યો ત્યારે માગ તરફની બધી અચાઓ તેમને ધૂળમાં મળી ગયા જેવી લાગી. કોઈ પણ જાતની મુશ્કેલી વગર ઉમેદવારીનો મમ્મ મેં પસાર કર્યો, એટલે કે ઉમેદવારીની ત્રણ વર્ષની મુદત પૂરી થતા પહેલાં ઘણા લાભ વખત પહેના હું એક યાંત્રિક તરીકે પમાર થઈને લાયક થઈ ગયો હતો, અને કદા તરફ મારું કુદરતી વલણ હોવાથી, તેમજ ઘડિયાળો મંત્રી કરવા તરફ મને ખાસ રુચી હોવાથી, એક ઝવેરીની દુકાને એવાં મમાગકામ કરવામાં રાતોની રાતો હું કામ કરીને ગાગતો. એ પહેલાંના દિવામાંમા એક વખત માગી પાસે લગભગ ત્રણસો જેટલા ઘડિયાળો સમા કરવા માટે દગલા બધા પડ્યા હતા. તે વખતે મને મહેજ વિચાર થઈ આવ્યો કે સાધારણ સારું કામ આપી શકે એવી ઘડિયાળ હું લગભગ ત્રીમ સેન્ટ જેટલી કિંમતની અદર બનાવી આપી શકું એમ હું અને એ કામ કરવાનું મેં લગભગ શરૂ કર્યા જેવું પણ ક્યું હતું. પણ તે કામમાં હું પડ્યો નહીં કારણ કે મેં જોઈ લીધું કે ઘડિયાળો કંઈ દુનિયાની બ્યાપક જરૂરિયાતોમાંની એક બની શકવાની નથી અને તેથી લોકોમાં તેનો ઉઠાવ કંઈ ઝાઝા પ્રમાણમાં થવાનો નથી. આ અનુમાન ઉપર ચોક્કસ કેવી રીતે હું આવ્યો તે હું કહી શકું એમ નથી. સાધારણ ઝવેરાતને લગતું અને ઘડિયાળો સમા કરવાનું કામ મને ગોઠવું નહીં—તે કે જ્યાં મુશ્કેલીવાળું હોય ત્યાં તો રસ પડતો. પણ તેમાયે જ્યાંબધ કામ કરવાનું મને વધારે ગમતું. તે જ વખતમાં રેલ્વેના એક સર્વ-ગ્રાહી સમયપત્રકની ગોઠવણ કરી કાઢવાનું કામ ચાલતું હતું.

પહેલાં સૂર્યના અસ્તોદય પ્રમાણે સમયની ગણતરી થતી; પરંતુ રેલ્વેના સમયમાં અને એ સમયમાં કંઈક ફેરફાર પડ્યા વગર રહેતો નહીં. આનો મેળ મેળવવાનું કામ મને થઈ માયાકુટિયું લાગ્યું, છતાં હેવટે એક ઘડિયાળ એ બન્ને વખત આપી શકે એવું બનાવી કાઢવામાં હું સફળ થયો. એ ઘડિયાળને એ કાયદો રાખવામાં આવ્યાં હતાં, અને આકાશપાઠોમાં એ તદ્દન નવાઈ જેવી થીજ થતી પડી હતી.

ઈ. સ. ૧૮૭૯ માં-એટલે નિકોલ્સ-શેપર્ડની બનાવટવાળું પેશું એન્જિન મેં જોયું ત્યાંથી ચાર વર્ષ પછી-પાશું એક એવું એન્જિન હોડવવાની તક મેં મેળવી, અને જ્યારે મારી ઉમેદવારીનો વખત પૂરો થયો ત્યારે શેનેકટેડીની વેસ્ટીંગ હાઉસ કંપનીના પ્રતિનિધિ સાથે રસ્તાપરનાં એન્જિનો સુધારવા તથા ગોઠવવાના કામના નિષ્ણાત તરીકે મેં કામ કરવા માંડ્યું. તેઓ જે એન્જિન સાથે કામ લેતા હતા તે પેલા નિકોલ્સ-શેપર્ડના એન્જિન જેવું જ હતું-ફેર માત્ર એટલો હતો કે આગલા ભાગમાં જ્યાં એન્જિન ગોઠવેલું હતું અને ઝાંપણ પાછલા ભાગમાં ગોઠવેલું હતું, અને પાછલાં પૈડાં હિપર પટો ચડાવીને તેને વેગ આપવામાં આવતો હતો. દર કેલાકના બાર માઇલની ઝડપે રસ્તા હિપર તે હોડી શકતું; આપમેળે આલવાનું તેનું લક્ષણ અચાનક તેની રચનામાં જ આવી ગયું હતું. બહુ ભારે વજન ખેંચી જવામાં ટ્રેક્ટર્સ (યાંત્રિક હજો)ની જગ્યાએ પણ તેનો ઉપયોગ કરવામાં આવતો હતો, અને ખેતરનો માલિક જે ઉપજવાના કામને માટે પણ ઉપજવાના યત્નનો ઉપયોગ કરતો હોય તો તે ઉપજવાનું જંત અને ખેતીને માટેનાં બીજાં બધાં સાધનો પણ એ એન્જિનની સાથે જોડીને એક ખેતરમાંથી બીજા ખેતરની અંદર સહેલાઈથી લઈ જવાના કામમાં તેને વાપરી શકતો. એ એન્જિનનું વજન અને તેને બનાવવામાં થતું ભારે ખર્ચ

એ મને હંમેશાં સાલ્યા કરતાં. લગભગ એ દન તો તેનું વજન થતું અને કંઈક વધારે પ્રમાણમાં જેની પાસે જમીન હોય તે જ ખેડૂત તેને ખરીદ કરી શકતો અગર વાપરી શકતો.

આ પહેલાં પણ મને ઘોડાને બદલે વરાળથી ચાલે એવી અને વજનમાં ઘણી હલકી હોય એવી ગાડી બનાવવાનો વિચાર આવેલો. ખાસ કરીને ખેતીને માટે જે પુષ્કળ સખ્ત હાથમજૂરી કરવી પડે છે તેને બદલે ટૂંકટર તરીકે ઉપયોગ થઈ શકે તેવી ગાડી બનાવવાનો ખાસ વિચાર થયેલો. મને અત્યારે સહજસાજ યાદ છે તે પ્રમાણે એવો પણ વિચાર મને થયેલો કે રસ્તા ઉપર દોડતી ગાડીને માટે પણ એ જ વિચારનો અમલ થાય તો સારું. ઘોડા યગરની ગાડીનો વિચાર સર્વસાધારણ થઈ પડ્યો હતો. ઘણાં વર્ષો પહેલેથી એવી ગાડીઓની વાતો લોકોમાં થતી હતી-ન્યારથી વગળથી ચાલતું એન્જિન પહેલપહેલું શોધી કાઢવામાં આવ્યું ત્યારથી એવી વાતો થતી હતી. પરંતુ ખેતીને લગતું જરા વધારે સખ્ત કામ કરવાને માટે-સખ્તમાં સખ્ત કામ જમીન ખેડવાનું હતું તેને માટે ગાડીનો વિચાર મને એન્જિનના વિચાર જેટલો બ્યવહારુ લાગ્યો નહીં. અમારા રસ્તાઓની સ્થિતિ તદ્દન નબળી હતી, અને અમને આગળ પાછળ દરવા દરવાની ખાસ કંઈ ટેવ ન હતી. સ્વયંવહન કરતી ગાડીઓએ જો કંઈ પણ વખાણના લાયક સુધારો ખેડૂતોની જિંદગીની અંદર ક્યાં લાગતો હોય તો તે એ છે કે તેનાથી તેનું જીવનનું ક્ષેત્ર બહોળું બન્યું છે. અમે તો એવું જ માનતા કે કંઈ ખાસ અગત્યના કામ સિવાય ખેડૂતને શહેરમાં જવાનું બની શકે જ નહીં, અને અકવાડિયામાં ભાગ્યે એકાદ વખત તે પ્રમાણે અમે શહેરમાં જતા. ખરાબ ઋતુમાં તો તેટલે વખતે પણ જવાનું બનતું નહીં.

ધંત્રોતો પૂરેપૂરો સાંખીન અને જાણકાર થઈ ગયેલો હોવાથી અને ખેતર ઉપર સાધારણ સારું એવું કારખાનું હોવાથી, વરાળથી

ચાલતી ગાડી અગર ડૉક્ટર (ચાંત્રિક હળ) બનાવવાનું મારે માટે કંઈ મુશ્કેલીભર્યું કામ નહોતું. તે તૈયાર કરવા જતાં એવો વિચાર પણ સ્ફૂર્યો કે રસ્તાના વાપરને માટે પણ એવું કંઈક બનાવી શકાય તો કેવું ! મને એકકક્ષ ખાત્રી થઈ ગઈ હતી કે ઘોડાઓ પાછળની ખાતર-ખરદાસ્તની મહેનત અને તેમને અવગણવામાં થતું ખર્ચ જોતાં તેમને રાખનારને કરો જ કાંઈક મળતો ન હતો. એટલે એક સાધારણ ગાડી અગર હળને લઈ જવા માટે ઉપયોગમાં આવે એવું એક હલકું, વરાળથી ચાલતું, એન્જિન બનાવવાની ખાસ જરૂર હતી. પહેલું, ડૉક્ટર (ચાંત્રિક હળ)ની રચનામાં કંઈક સુધારો કરવો એ મને વધારે મહત્ત્વનું લાગ્યું. ખેતીની મજૂરીનો જોગો મનુષ્યનાં લોહી અને માંસ ઉપરથી ખસેડી પોલાદ અને મોટરોના ઉપર લાદવો એ મારી હંમેશની અભિલાષા હતી. રસ્તાના ઉપયોગમાં આવે એવી ગાડીઓ બનાવવા તરફ જે હું પહેલાં પ્રેરાયો તે માત્ર સંજોગવશાત્ જ બનવા પામ્યું. છેવટે મને જણાયું કે ખેતરો ઉપરનાં કામ કરે એવું કંઈ શોધી કાઢવામાં આવે તેના કરતાં રસ્તાના ચેળના વીપરને માટે એવું કંઈ શોધી કાઢવામાં આવે તો તેને માટે લોકોની હિતચિંતા ધણી હતી. અને ખરેખર, જો ખેડૂતની અખો આપમેળે ચાલતી ગાડીઓ થી ધીરે ધીરે પણ નિશ્ચિતપણે ખુલી ગઈ ન હોત તો ખેતરો ઉપર હલકું ડૉક્ટર કાખલ થઈ શક્યું હોત કે કેમ તે એક શંકા પડતી જ વાત રહેત. પણ આપણા પ્રસૂત વિષયથી આ તો આગળ વધી જવા જેવી વાત છે. મને લાગતું હતું કે ખેડૂત તો ડૉક્ટરમાં જ વધારે રસ લેશે.

મેં એક દોડી શકે એવી વરાળથી ચાલતી ગાડી બનાવી. તે ગાડીને એક બાયલર હતું જે કંરોસીનથી તપાવવામાં આવતું. પ્રુષ્ઠળ બળ તેમાં હિતપન્ન થઈ શકતું, અને તેને કાણુમાં રાખવાનું સાધન પણ રપટ અને સરળ હતું. પરંતુ બાયલર લયગ્નક હતું.

કારખા પગલુ બગ મેળવવા માટે ધણું મોટું અને વજનદાર મંત્ર ગોઠવવાનું માધન નદી દોચથી એન્જિનને ધણા ઊંચા દમાખુ હેઠળ કામ કરવું પડતું. અને એવા ધણા ઊંચા દમાખુ હેઠળ કામ કરતા વરાળથી ચાલતા ઝાંપલર ઉપર બેસીને કામ કરવું એ જગથે આનંદ આપે એવું નથી હોતું. એટલે એવા એન્જિનને સદીસલામત બનાવવું હોય તો વધારાના વજનની જરૂર હતી, પરંતુ તેમ કરવા જતાં ઊંચા દમાખુથી જે દરકસર સચરાતી તેનો કંઈ અર્થ નરે એમ ન હતું. એટલે લામનગટ બે વર્ષ સુધી જુદી જુદી જાનના ઝાંપલરો ઉપર હું અખતગ કરતો રહ્યો અને છેવટે મરતા ઉપર ચાલના વાહનને વરાળના બળથી ચલાવવાનો વિચાર મારે ગ.મૂળગો ત્યજી દેવો પડ્યો. હું જાણતો હતો કે આવા વગળથી ચાલના વાહનો ઇંગ્લેન્ડના રસ્તાઓ ઉપર ધમ્માં દોડતાં હતાં અને કોઈ મોટા ખેતર ઉપર કામમાં આવે એવું મોટું વગળથી ચાલતું ટ્રેકટર બનાવવામાં કંઈ મુશ્કેલી પડે એમ ન હતું. પરંતુ તે વખતે આપણા રસ્તાઓ ઇંગ્લેન્ડના રસ્તાઓ જેવા ન હતા. રસ્તાઓ ઊવટા એવા હતા કે ત્યાં જળરામાં જળરા અને ભારેમાં ભારે ટ્રેકટરના જુદા ઊડી ગયા હોત-અને વધારામાં, માત્ર થોડાક જ પૈમાણઃ એકનો અરીઠ કરી થકે એવું મોટું ટ્રેકટર બનાવવા પાછળ શા માટે નાહક વખત ગાળવો એમ પણ મને થયું.

છતાં થોડા વગર આલે એવી માડી બનાવવાનો વિચાર મેં મુકી દીધો ન હતો. વેસ્ટીંગ હાઉસના પ્રતિનિધિ જેડે ક૨ેલા કામ ઉપરથી હલકા વાહનો માટે વરાળને ઉપયોગ બિયકુલ અયોગ્ય છે એવો મારો અભિપ્રાય બધાઈ ગયો હતો, અને તેને પુષ્ટિ જ મળ્યે જતી હતી; અને તે કંપનીમાં મેં એક જ વર્ષ કામ કર્યું તેનું કારણ પણ તેજ. મોટા મોટા વરાળથી ચાલતાં ટ્રેકટરો ( યાંત્રિક હાલ ) અને એન્જિનો પાસેથી મને બીજી કંઈ વધારે શીખવાનું મળે એમ લાગ્યું નહીં અને એ રીતે વખતનો

વિનાકારણ વ્યય કરવાનું મને પાલવે તેમ ન હતું. થોડાં વર્ષો ઉપર જ્યારે ઉમેદવાર તરીકે હું કામ કરતો હતો ત્યારે એક ઇંગ્લિશ પ્રસિદ્ધિના " વર્લ્ડ ઓફ સાયન્સ " નામના પુસ્તકમાં એક અવાજ વગરના ગેસથી ચાલતા એન્જિન વિશે એ વાંચ્યું હતું-અને એ એન્જિન ઇએન્ડમાંથી બહાર પડવાનું હતું. " ઓટો " એન્જિનના નામથી ઓળખાતું એન્જિન તે જ એ હતું. ગેસ પ્રવણીત થવાથી તે ચાલતું હતું, માત્ર એક જ મોટું સિલિન્ડર ( ભુંગળાકાર પાત્ર ), તેને હતું, અને બળપ્રવાહ એકધારી રહેવા માટે લથ્થા જ વજન-દાર એક ફ્લાય-વ્હીલ ( ગતિચક્ર )ની તેને જરૂર પડતી હતી, પરંતુ એ વજનને લીધે વગળથી ચાલતા એન્જિનની માફક કંઈ બળ ઉત્પન્ન થઈ શકતું નહતું, અને ગેસનો ઉપયોગ કરવો પડતો હોવાથી રસ્તા ઉપર તેનો વપરાશ થવો અસક્ય જેવું થઈ પડ્યું હતું. યંત્ર તરીકે બીજાં બધાં યંત્રોમાં મને જે રસ પડતો તેવો જ રસ આ યંત્રમાં પણ મને પડતો હતો. જે દુકાનની અંદર હું કામ કરતો હતો ત્યાં આવતાં અનેક ઝાંઝા અને અમેરિકન માસિનોમાં તે એન્જિનના વિકાસનાં જે વર્ણનો અને લખાણો આવતાં તે હું વાંચતો અને ગેસને બળતણમાં વાપરવાને બદલે ગેસથી ઉત્પન્ન થતી વરાળથી બનેલી ગેસથી એવાં એન્જિનો ચાલી શકે એવી એવી જે સૂચનાઓ તેની અંદર આવતી હતી તેને પણ હું ધણી બારીકાઈથી તપાસતો. ગેસથી ચાલતાં એન્જિનોનો વિચાર કંઈ નવો ન હતો; પરંતુ જે કોઈ પેણુ વખત એવાં એન્જિનો બજારમાં ખુલ્લી રીતે મૂકવા માટે ગંભીરપણે પ્રયાસ કર્યો હોય તો આ પહેલવહેલો જ વખત હતો. ઉત્સાહ કરતાં વિગેષ પ્રમાણમાં લોકોને તેને માટે રસ ઉત્પન્ન થએલો હોવાથી તેનો સત્કાર કરવામાં આવ્યો હતો. એવા એન્જિનોનો ઉપયોગ મર્યાદિત ક્ષેત્રમાં જ થવાનો એવું બધાના ખ્યાલમાં ઠસી ગયું હતું. વરાળથી ચાલતાં એન્જિનના મુકાબલામાં આની

ગણના કંઈ જ નથી એવું કેટલાક ડાહ્યા માણસોએ પણ ચોક્કસ-પણે સ્વીકાર્યું હતું. તેમને જરીયે ખ્યાલ ન હતો કે એ એન્જિન પોતાને માટે એક જળરજસ્ત કાર્યક્ષેત્ર ઊભું કરી ચક્રશે. ડાહ્યા માણસોનો એ જ રસ્તો હોય છે. તેઓ પોતાને એટલા ડાહ્યા અને વ્યવહારુ માને છે કે અમુક અમુક-સા માટે થઈ શકે જ નહીં તે તેઓ સંપૂર્ણપણે જાણવા શક્તિમાન હોય છે; બધાં ક્ષેત્રોનાં સીમા-બધનો તેમની ધ્યાનમાં હોય છે જ એવા પ્રકારનું તેઓનું વર્તન હોય છે. આ જ કારણને લઈને હું મારે ત્યાં એવી અતિ-શયતાના ભારમાં તથાતી નિષ્ણાત વ્યક્તિને શેકતો જ નથી. હરીશંકરે અપ્રામાણિક સાધનોથી સ્થંભાવી નાખવા જો હું કદી ઇચ્છા કરું તો તે હરીશંકરે આવા નિષ્ણાતોથી નવાજીને જ હું કરું; તેઓને આવા નિષ્ણાતો પછી શેકવા જ પડે. પરંતુ એવાઓની પામે સારી સાગી શિખામણના શબ્દો સિવાય પ્રત્યક્ષ કામનો થોડો ધણો જ થોડો હોય છે એની મને ખાતરી થએલી છે.

ગૅમથી ચાલતા એન્જિનમાં મને રસ પડ્યો, અને કંકત નવાઈનું હતું તેટલા પૂરતું લગભગ ૧૮૮૫-૮૬ સુધી તેના વિકા-મની પાછળ હું મથ્યો. પરંતુ છેવટે જે માડી ભવિષ્યમાં બાંધવાની મારી ખાંચેશ હતી તેને માટે વરાળથી ચાલતા એન્જિનનો અભખરો મેં છોડી દીધો, અને કોઈ બીજા પ્રકારના એન્જિનની પાછળ મેં મારી શક્તિ દોઢાવી. ઇ. સ. ૧૮૮૫ માં ડેફોર્થટમાંના ઈંગલ આયર્ન વર્કસની અંદર એક " એંટો " એન્જિનનું સમારકામ મેં કર્યું. એ શહેરમાં એ એન્જિન સંબંધી બોલું કોઈ જાણતું જ ન હતું. એવી વાતો ઊડી હતી કે હું તે બાળતમાં કંઈ જાણું છું, જો કે એવા એન્જિન જોડે મારે પહેલાં કોઈપણ પ્રમંગ પડેલો ન હતો, છતાં હિંમત બીડી તે કામ મેં પાર તો ઉઠાડ્યું. અને તેમ કર-વાથી એ એન્જિન સંબંધી સઘળું શીખી લેવાનું પ્રત્યક્ષ રીતે મને

મળી ગયું એ એક મોટામાં મોટો લાલ મને યયો; અને ઇ. સ. ૧૮૮૭ માં એ એન્જિનની રચનાના સિદ્ધાંતો હું બરાબર સમજી શક્યો છું કે નહીં તેની ખાતરી કરી એવા માટે " ઝાંટો ફોર-સાયકલ "ના નમૂના પ્રમાણે મેં એક એન્જિન બનાવ્યું. " ફોર-સાયકલ " એટલે એન્જિનનો પિસ્ટન ( લાટ ) બળના એક ' યુનિટ ' ( એકમ ) જેટલો આયકો લેવાને માટે તેના સિલિન્ડર ( જુગળાકાર પાત્ર ) પર ચઢને ચાર વખત પસાર થાય એવી રચના હોય તે. પહેલા ફેરાથી તે ઝંસ અંદર લઇ શકે છે, બીજા ફેરાથી ઝંસ અંદર ધકેળે અને છે, ત્રીજા ફેરાથી તેમાં બળ ઉત્પન્ન થઈ શકે છે, અને ચોથા ફેરાથી વધારાની નકામી ગેસ ખાલી થઈ જઈ શકે છે. જે નાનો નમૂનો મેં આ પ્રમાણે બનાવી કાઢ્યો હતો તે ધણું સારું કામ આપતો હતો. એક ઇંચ જેટલું તેને કાણું હતું અને ગેસથી ચાલતો ત્રણ ઇંચ જેટલો તેના પિસ્ટનનો (લાટનો) ફેરો હતો, અને જો કે ધણું બળ તેમાં ઉત્પન્ન થઈ શકતું નહીં, પરંતુ બળરત્ની અંદર જે એન્જિનો વેપારને માટે રજૂ થતાં હતાં તેના કરતાં આ વજનમાં કંઈક વધારે હલકું હતું. કેટલાક વખત પછી એક ભુવકને-કે જેનું નામ અત્યારે મને યાદ આવતું નથી તેને-કંઈક કામ સારું જરૂર લાગવાથી મેં તે આપી દીધું; અને છેવટે તેનો સમૂળગો નાશ થયો હતો. અંદર ને અંદરથી ઉત્પન્ન થએલા અગ્નીથી ચાલતું એન્જિન બનાવવાની મારી આ પહેલ વહેલી જ શરૂઆત હતી.

આ જ અરસામાં હું મારા ખેતર ઉપર પાછો ફર્યો, ખેતી કરવાના ઇરાદાથી ખાસ નહીં, પરંતુ વધારે તે અખતરાના ઇરાદાથી. હવે ચંત્રોનો તો પૂરેપૂરો બહુકાર હું થઈ ગયો હતો. એટલે પહેલાંની રમકડાં જેવી દુકાનને ઠેકણે હવે મેં પ્રથમ ' પકિતનું ' એક કારખાનું ખોલ્યું. જે હું આ ચંત્રો પાછળની ઘેલછા છોડી હઉં તો



નિશ્ચય પણ કયો હતો ખેતર ઉપર વાકડા કપવાનું જે કામ મને સોંપવામાં આવ્યું હતું તે પૂરું થઈ ગયું હતું. લાકડા બધાં કપાઈ ગયા હતા. ડેટ્ટાઈટમાં જોડણી એવેન્સુના ગત્તા ઉપર એક ધર અને બાકે રાખ્યું. કાગળોને લેડે ને લેડે જ રાખ્યું ધની પાટળ છોડીને એક છાપડુ ડીસુ કરી તેની અદર એ બધું જોડ્યું. પકેના કેટલાક મહિનાઓ દરમિયાન એ વીજળીના કાગળોના નાતપાળીના કામમાં હું હતો, અને તેને વધેને મારી યોગ્યતા ઉપર અખતરા કંવાનો વખત મને વણે થોડો મળતો પરંતુ તે પછી દિવસની પાળીમાં હું બદલાયો હોનાથી દરેક રાત્રે અને શનિવારની આખી રાત્રે મારી નવી મોટી ઉપર હું અખતરા કરી શકતો એ બધું કામ મને વણ અગળ વાગતું એમ કહેવા હું તૈયાર નથી, કારણ ગસથી કંવામાં આવતું ગમે તેવું અવર કામ પણ તદ્દન સહેતું જ લાગે છે અમુક કામો હાથ પર લીધા પછી તેના શા પરિણામો આવવાના છે તેની મને હમેશા ખાતરી જ રહે છે. અને જો તે કામ ઉપર આપણે ચીવગાઈથી મડા મ્હીએ ઝીએ તો એ ધારેના પરિણામો આપણે મેળવીએ પણ છીએ. પણ આમાં જે અત્યંત મહત્વની વાત તો એ હતી કે મારા કરતા મારી અર્ધા-ગનાને મારા કામના પરિણામોનો વિશ્વાસ વધારે હતો. અને હમેશા તેનો તે જ સ્વભાવ કાયમ રહ્યો હતો.

મારી જૂનિકા તૈયાર હતી, પરંતુ આગળ ધપવાની ખામ જરૂર હતી મતનન કે, થોડા વગરનાં ગાડી સોંપી કાઢવા પાડળ થણા મનુષ્યો પ્રવત્ન કરતા હતા એવું જે કે હું જાણતો હતો, હતા કેવી રીતે તે તેઓ કંવા મામતા હતા તે મારાથી જાણી શકાયું ન હતું. એ સર્વધર્મ આગમાં અવરુ કામ ચાર્ક બનાવવો અને ભાગવો, તેમજ વધાગતુ વજન કેવી રીતે કાઢી નાખવું-એ બેને લગતું જ હતું બીજી બધી મામાન્ય ગ્યનાને માટે વગરથી આવતા

ડ્રૅક્ટરો ( યાત્રિક હોય ) જોડેનો મારો મંત્ર અને અનુભવ મને  
 બહુ મારી ગીતે કામ લાગે તેમ હતા એ મારી પહેલપહેલી મોટ-  
 ગાડી બનાવી તૈયાર કરી છે. મ ૧૮૬૦ની આસપાસ, ૫૦૦ તેને પહે-  
 લેથી ચાલુ કરી ત્યાં પછીના વર્ષની પાનખર ઝગુની અંદર તે  
 વખતે ખરેખર તે મને સતોષ થાય તે પ્રમાણે કામ આપી રાખી  
 ખરી. એ પહેલપહેલી ગાડીનો દેખાવ એકાદી બગીચે મળતો થયો.  
 હતો પાછળના એકમન ( કીનક ) ઉપર અઢી ઇંચના કાણાવાળા  
 એ સિન્ડરો ( ભુગળાકાર પાત્રો ) અને તેની માથે ૮ ઇંચના  
 ટ્રૅક લાગુ કરેલો-એવી રીતની તેની ગોળવણી હતી એ સિન્ડરો  
 ( ભુગળાકાર પાત્રો ) મેં જે એક વગળથી ચાલુ એન્જિન  
 ખરીદ્યું હતું તેનો જે “ એન્જિન પાઈપ ” ( ખાલી કંવાનો નળ )  
 હતો તેમાથી બનાવેના હતા. ચા “ હોર્મ પાવર ” ( અવશસ્ત્ર )  
 જેટલું મળ તેઓ ઉત્પન્ન કરી શકતા એ મળતો સચા મોટ-  
 માથી “ કાઉન્ટર-શ્રેટ ” ઉપર એક પટો લગાડવાથી થઈ શકતો,  
 અને એ “ કાઉન્ટર-શ્રેટ ” માથી પાછના પૈડા ઉપર એક માલગ  
 વાટે થતો એ ગાડીમા બે માણસો બેસી શકે એમ હતું કાણુ  
 બેસવાની જગ્યા થાબનાઓ ઉપર અહીં ગળવામા આવી હતી,  
 અને ગાડીનું ખોખું ઇંચ આઠાની ગોળ સ્પ્રિંગો ( કમનો ) ઉપર  
 ગોઠવેલું હતું કનાકના દસ અને કનાકના વીસ માલગની ઝડપથી  
 દોડી શકે એ પ્રમાણે બે પ્રકારની ગતીઓ આપી શકાય એવી ગોઠ  
 વણ હતી એ ગતી પટાની ફેન્ડની કંવાથી મળી શકતી, અને  
 તે ગાડી ચલાવવાને માટે જે જગ્યાએ બેસનાનું હોય તેની આગળ  
 એક “ કન્ટ્રોલ ” ના હાનવચનથી થઈ શકતું જે એ “ કન્ટ્રો  
 રીવર ” આગળ ખમેલામા આવે તો ગાડી વધારે ઝડપી ગતી  
 લેતી, પાછળ ખસેડવામા આવે તો ધીમી ગતીએ ચાલતી, જે એ  
 રીવર ( ઉચ્ચાતક ) સીધું એમને એમ કાંચુ જ રાખી ચલાવમા

આવે તે! એન્જિન પ્રણી મજબૂતાથી એકધારી ગતીએ ચાલ્યા જતું. ગાડીને પહેલવહેલી ચાલુ કરવા માટે એ કયમ છોડે. ગાંધીને હાથથી આખી મોટરને ફેરવવી પડતી. ગાડી ચાલતી બધું કરવાને માટે કલમને ઝૂટો કરીને પણ પામેની છે (નિરોધ સાધન) ઉપર પણ લગાડી દેવા પડતો. ગાડીને પાછી હાથવવાનું સાધન તેમાં ન હતું; અને બીજી ગતીએ ટ્રોટ (વગળ નિયામક યત્ર) ના ઉપયોગથી આખી શકાતી. ગાડીના બોખાને માટે તથા બેઠવાની જગ્યા અને ટ્રિન્કો (કમાનો) માટે આખું બોલાનું કારખાનું મેં ખરીદ્યું. પેડા, બાયમીકયના પૈડાં જે તાગથી બનાવવામાં આવે છે તેવા અકાવીમ ઈચના તાગના, અને તેના ઉપર ગળ્પના દાયરો આથેના બનેલા હતા. બેન્ચમ્બીય (કમસાધક ઘરો) મેં માને પોતાની મનાવટનું ગમ્યું હતું. અને બીજી બધી કીણી કીણી યાત્રિક ગ્યના પણ માને પોતાની મનાવટની જ હતી આ બધામાં અને એક ચીજની ખામ જરૂરિયાત જણાઈ તે એ કે ત્યારે ગાડીને ખૂણાઓમાંથી વાગવાને પ્રસંગ આવે ત્યારે પાળળના બન્ને પૈગઓમાં એક જ પ્રકારના બાળનો મંચા-થવાને માટે આ બધાનો બહારો વાળે એવું એક “ગીય” (દાતાચક) હોવું જોઈએ. બહુ મજાને ગાડીનું વજન પાચમે પાઉન્ડ હતું. બેઠવાની જગ્યાની નીચે એક ટાકી હતી જેમાં ત્રણ ઍવન ઍમોલિન સમાઈ શકતું, અને એક નાની નળી અને વાદ્ય (પ્રવાહ-નિરોધ સાધન)ની વાટે મોટરને તે ઍમોલિન પડોચી શકતું. ચીજગાના તથાખાથી તેને તખ કરવામાં આવતું. એ પડેવાનું યંત્ર દવાથી જ દફ પડે એવું હતું-બીજા ગાંધોમાં કહીએ તો, મોટર દંડી પડતી જ નહીં. એક કપાક અગ-તેથી વધારે ચાલ્યા પછી મોટર થણી તપી જતી, અને તેથી કંઈને ચોડા જ મમય પછી મિચિન્ડે (બુગજાકાં પાંચા)

ની આમપામ પાણી નાખી શકાય એવું એક ડૉક્ટર (કવચ)ગોળવું,  
અને મિલિન્ડ (ભુગણાકાર પાત્ર) ઉપર ચઢતે ગાડીના પાઠના  
બાગમાં આવેલી ટાંકી નેડે એક નળથી તેનો અમધ નખ્યો.

આ બધી જુદી જુદી જામનોમાની વાણી ખરી પડેલેથી જ  
ચોંટ નખવામા આવી હતી. મેં મારું કામ દમેશા આવી જ ગીતે  
દેખુ છે. પ્રથમ હું ચોજના ગ્યું છું, અને કાર્યની ગરબાત  
કંતા પહેનાં એ ચોજનાની વિગતો ઉપર પ્રથમ લામ મડું છું.  
નર્તી તો જેમ જેમ કામ ચાલતું ત્ય ત્ય તેમ તેમ ઘણી અદ્યા-  
મદનીઓ દંવામા નાદકના વખતનો વ્યય થાય છે, અને એવા  
લામમાથી તૈયાર થઈ ઉત્પન્ન થએલી વસ્તુમા જુદા જુદા બાગોની  
અમતા મરોળ મચવાઈ ગેલી જેવામા આરતી નથી. યથુ  
ગોધકો નિમ્ણ જાય છે કાગળ કે ચોજના અને અખતગના ભેદમા  
તેઓ અમજી રાકતા નથી. અને માગ લામમા મોટામાં મોટી  
મુસ્કેની ચોગ્ય માધનો મેળવવાને વગતી નડતી હતી તેનાથી  
હિતગતા પ્રમાણમા ઓગરોની મુસ્કેલી અને નડતી હતી. ચોજનાની  
વિગતોમા તેને વધતે કંઈ ને કંઈ કેન્દ્ર દમેશા કરવા જ પડતા.  
પરંતુ દરેક ભાગને માટે માનમા માત્ર માધન ઓળી ઠાકવાને  
માટે ગદ બેઠે તેટલો વખત તેમ જ પૈમા પણ મારી પામે તે  
વખતે ન હતા, અને ખડું કડું તો તે જ અને માગ લામમા  
મડ્યા નહેવાતું ઉત્સાહ પ્રેરનારું—જમનમા જમરુ સાધન થઈ પડ્યું  
નહું. અને એ બધુ હોના છતા ઇ. મ. ૧૮૯૩ ના પાનખર ત્રાસુનો  
અદર માને ગાડી અતોપકારક ગીતે મેડતી જેવા હુ આગ્યસાળી  
થયો અને તે દાગ મારી ચોજના મુજમ પ્રડી કદાએની ગાડી  
ગતા ઉપર કેવા ઉપયોગ આપે છે તેની ડમોની કંવાની તક  
પણ મેં મેળવી.

## પ્રકરણ ૨ જી.

### ધંધા સંબંધિત મારું શિક્ષણ.

આખા ડેટ્રોઈટની અંદર મારી જૅસથી ચાલતી બગી એ મૌથી પહેલવહેલું અને ઘણા લાંબા સમય સુધી ચાલુ રહેતું અવ્યયનીત વાહન હતું. થોડો વખત તો તે એક પ્રકારની અડચણકર્તા જણાવું, કાગણુ તે અવાજ ઘણો કરતું અને થોડાંઓ પણ તેનાથી બડકતા. રતા ઉપરનો વ્યવહાર પણ કેટલીક વખત તો તેને લઇને રોકાઈ રહેતો. કાગણુ કોઈ પણ શહેરમાં જ્યાં હું એ મારું વાહન ઊભું રાખુ ત્યાં સાધાગણુ રીતે માણસોનું ટોળું તેની આમપામ વૌંટળાઈ વળતુ અને મહામુશીનતે તે ખસે ત્યાર પછી જ હું તે ઉપાડી શકતો. એક મિનિટ પણ જો હું તેને એકત્રું મૂકીને જતો તો કોઈ ઝીણી બુદ્ધિવાળો મનુષ્ય તેને ચનાવી જોવા માટે ચાલ ક્યાં વગર રહેતો નહીં. છેવટે મારે એ ગાડીની સાથે એક માફજ પણ રાખવી પડતી કે જેથી પછી હું તેને જ્યાં ચોખાવું ત્યાં દીનાના યાંબના માથે એ સાકળથી બાંધી દેતો. આ ઉપરાંત પોલીસની સાથે પણ ઘણી વખત અથડામણમાં આવવું પડતું જો કે તે દિવસોમાં નનાકના અમુક જ માર્શન પ્રમાણે ગાડી દોડાવવી એવા પ્રકારના કાયદાઓ અમિતિત્વમાં ન હતા, છતાં શા કાળથી પોલીસની માથે મારે અથડામણમાં આવવું પડતું તે હું કહી શકું તેમ નથી. તો પણ છેવટે મારે મામના મેયન (અમગળ્ય રાડેરી) પામેથી એ ગાડી ચનાવવાનો ખામ એક પરવાનો મેગવેલો પડ્યો, અને એ રીતે આખા અમેરિકાની અદર આવી ગાડી તાકનારો પગવાની-વાળો રાફન દાવાનું મેં પડેલવડેતું જ માન મેગવું. ઈ. મ. ૧૮૯૫ થી ૧૮૯૬ ની અંદર મેં તેનાથી એક દળ માફજ મુમાફરી કરી અને પછી ડેટ્રોઈટના આદર્મ એન્જીને રીન ડૉમની કિંમતે ૮ વેચી દીધી. આ મારું પડેલવડેતું વેચાણ હતું ગાડી તો જો કે

વેચવાને માટે બનાવી ન હતી, પરંતુ અખતરો કરવાને માટે જ બનાવી હતી. મારે બીજી નવી ગાડી બનાવવાની શરુઆત કરવી હતી; એન્ડ્રીને આ ગાડી ખરીદ કચી જ હતી; જે પૈમા આવે તે મારા નવા સાહસ માટે વાપરવાના કામમાં આવશે. એ બધા વિચારોને લઈને વેચાણની કિંમત નક્કી કરવામાં અમને કંઈ મુશ્કેલી નહીં નહોતી.

આવી મામૂલી ગાડીઓ બનાવવાનો મારો ઉદ્દેશ જ ન હતો. મારી દષ્ટિ વધારે સાગ ઉત્પાદન તરફ હતી. પરંતુ તે થાય તે પહેલાં ઉત્પાદનનું કંઈ પણ મારું સાધન તો મારી પાસે હોવું જ જોઈએ. આવી બાબતોમાં કંઈ ઉતાવળે આમ પાકે નહોતું. ઇ. સ. ૧૮૯૬ની અંદર મેં બીજી ગાડી બનાવવાનું શરુ કર્યું. પહેલી ગાડીના જેવી જ તે હતી, પરંતુ વજનમાં તેનાથી કંઈક હલકી હતી. પટાથી ચાત્રે એવી એની પણ ગ્યના હતી. એ ગ્યના મેં ત્યારપછી પણ ફેટલોક વખત ચાલુ રાખી. પટાઓ ગરમ હવામાં બરોમ કામ આપતા ન હતા. અને તેથી તેને બદલે ગીયર્મ (દાંતાચક્રો)ની રચના મેં દાખલ કરી. એ ગાડીમાંથી મને ઘણું શીખવાનું મળ્યું. તે અરસામાં તો અહીં બીજાઓ, તેમજ પડેગોઆ, ગાડીઓ બનાવતા બહુ થઈ ગયા હતા, અને ઈ. સ. ૧૮૯૫ માં ન્યુયૉર્કની અંદર મેંસીના કારખાનાની અંદર જર્મનીમાંથી તૈયાર થઈ આવેલી એન્જી. ગાડી પ્રદર્શનમાં મૂકવામાં આવી હતી એનું મારા માબળવામાં આવ્યું હતું. તે ગાડી જોવાને માટે ખામ હુ ત્યાં સુધી ગયો, પરંતુ તપાસ કરતા ખાસ મહત્વના તરવો એમાં મને કંઈ માત્રમ પડ્યાં નહોં. તેને પણ પટાથી જ ચલાવવાની ગ્યના હતી, પરંતુ મારી ગાડી કરતાં વજનમાં તે વધારે ભારે હતી. મારે તો જેમ બને તેમ ગાડી હલકી કેમ થાય તેવું કરવું હતું, પડેગોઆના ચલાવનારાઓએ વજન તરફ તો ખાસ ધ્યાન જાણુ આપ્યું જ ન હોય એમ લાગે

છે. મારા ઘરની દુકાનની અંદર બધી મળાને એવી ત્રણ ગાડીઓ મેં બનાવી; અને તે બધી વર્ષો સુધી ડેરોઈપટમાં દોડતી રહી. પહેલવહેલી મેં જે ગાડી બનાવી હતી તે હજી મારી પાસે જ છે. હમણાં જ થોડા વર્ષ પહેલાં એન્સ્લીએ મારી પાસેથી વેચાતી લીધેલી ગાડી પાછો જેને વેચી દીધી હતી તેની પાસેથી વળી મેં સો ડોલર આપી તે ખરીદ કરી લીધી.

આ બધા વખત દરમ્યાન ઇલેક્ટ્રિક કંપનીની મારી જગ્યા હું સાચવી રહ્યો, અને ધીમે ધીમે ચીફ એન્જિનિયરના ઓફિસ ઉપર હું પહોંચ્યો. તેનો પગાર મને માસિક એકસો પચીસ ડોલર મળતો. પરંતુ એ કંપનીના જે પ્રમુખ, સાહેબ હતા તેમને, મારા પીતાને મારા યંત્રો તરફના વલણ પ્રત્યે જેમ અણુગમે હતો તેમ, મારા ગેસ એન્જિનના અખતરા તરફ એક પ્રકારનો કંટાળો તેમ અણુગમે જ હતો. એનો અર્થ એમ નહીં કે તેઓ મને અખતરા કરવા દેવા માગતા જ ન હતા-ફક્ત ગેસ એન્જિનના અખતરા તેમને કરવા દેતા ન હતા. એમના શંકોના રણકાર હજી મને એવા ને એવા જ સંભળાય છે. તેઓ કહેતા “ બવિપ્યને માટે વિદ્યુત્-શક્તિ જ સર્વોપયોગી થવાની છે-ગેસ નહીં. ”

ગેસ પ્રત્યેની તેમની આવી શંકાને માટે તેમની પાસે કારણો તો ધણાં જ હતાં. સાધારણ રીતે “ ઇન્ટર્નલ કમ્બસન એન્જિન ” ( અંત-જ્વલન યંત્ર )ના બવિપ્યના માટે તે વખતમાં ઠોમને પણ ખ્યાલ સરખોએ ન હતો, કારણ આપણે વિદ્યુત્તજનના મદાન વિકાસને આરે પહોંચી ચૂકેલા હતા. ઠોમપણ નવા વિચારના સંબંધ ધમાં બને છે તેમ, તે વખતે વિદ્યુત્તજન, આપણને અત્યારે તેને વિશે કંઈપણ ખ્યાલ છે તેના કરતાં, કંઈ પણ જ વધારે કરી બતાવી શકશે એવી આશા રાખવામાં આવતી હતી. મારું કામ સાધવાને માટે વિદ્યુત્તના અખતરાઓ કરવાનો મને કંઈ ઉપયોગ જણાતો ન હતો. રસ્તા ઉપર ચાલવાની ગાડી ટ્રોલી ( પાટા ઉપર

હાથથી ચલાવવાની ગાડી ) ઉપર ચાલી, ચક્રે નહીં, જે કે ટ્રાલી ( પાટા ઉપર હાથથી ચલાવતી ગાડી )ના તારો કિંમતમાં ધૂણા સોંધા પડે. વિદ્યુત બળથી ચાલતી ગાડીનો દોડવાનો વિસ્તાર સંકુચિત જ રાખવો પડે અને જે બળ વાપરવામાં આવે તેના પ્રમાણમાં તેના કરતાં સંચાઓ વધારે ગોઠવવા પડે. આ બધા મારા વિચારોનો અર્થ કંઈ એવો નથી કે વિદ્યુતબળને હું ઘણું હલકું ગણું છું. જલકું હું તો એમ માનું છું કે આપણે હજી વિદ્યુતબળ વાપરવાની શરૂઆત જ નથી કરી એમ કહીએ તોયે ચાલે. મતલબ કે તેના તેના લાયક ઉપયોગ છે જ; અને “ ઇન્ટર્નલ કમ્બસ્ટન એન્જિન ” ( અંતઃજ્વલન યંત્ર )નો પણ તેના લાયક ઉપયોગ છે. એકને બદલે બીજાનો ઉપયોગ થઈ શકે એમ નથી એ જ માત્ર નોંધાતું છે. અને એક રીતે એ ઘણું સારું પણ છે.

ડ્રૉઈટ એડિસન કંપનીની અંદર મારા પહેલપહેલા અખત્યારમાં જે હાથનેમો ( વિદ્યુતબળક યંત્ર ) હતો તે હજી મારી પાસે છે. કંનેડાની અંદરનું અમારું કારખાનું જ્યારે મેં શરૂ કર્યું ત્યારે તેને-એ હાથનેમાને-મેં એક એડિસનના મકાનમાંથી ખરીદ્યો હતો. એ એડિસને તે ઇલેક્ટ્રિક કંપનીએ વેચેલો હતો. થોડું ઘણું તેના ઉપર સમારકામ કર્યું એટલે તેણે એ કંનેડાના કારખાનાની અંદર ફેટલાંક વર્ષો સુધી ઘણું સારું કામ આપ્યું પરંતુ ધંધા આગળ ધપતો જતો હોવાથી જ્યારે અમારે વિદ્યુતબળનું નવું કારખાનું બાંધવાનું થયું ત્યારે એ મારી જૂની મોટોર મેં મારા સંગ્રહસ્થાનની અંદર મૂકાવી દીધી. ડીઅરબૉર્નના ઘરની એક ઓરડીની અંદર મારા યાંત્રિક ખમ્મનાઓનો ઘણા મોટા પ્રમાણમાં સંગ્રહ કરી રાખેલો છે.

એડિસન કંપનીએ અને આખી કંપનીના કામકાજ ઉપર દેખરેખ રાખવાનું કામ સોંપવા માંડ્યું, પરંતુ સાથે ન્યરત એવી



કબૂલ રાખવાની તેઓ કહેતા હતા કે ગેંસ એન્જિનની ઘેરછા મારે છોડી દેવી અને કંઈક ખરેખર આગળ ઉપર ઉપયોગી થઈ પડે એવા કામ ઉપર મંડ્યા રહેવું. આ શરતથી મને લાગ્યું કે કાં તો મારે એ કામ સ્વીકારવું, અને મારી આપમેળે ચાત્રતી ગાડીઓ બનાવવા કરવાની આશા સદંતર જતી કરવી, અગર એ કામ છોડવું, અને આશાની સાધનામાં વળગવું. મેં આ બીજું જ કામ પસંદ કર્યું, એટલે કે, કંપનીની નોકરી મેં છોડી દીધી. મને ખાત્રી હતી કે એ સ્વયંચાલીત ગાડી બનાવવાના કામની અંદર આગળ ઉપર મને સારી ફતેહ મળવાની છે. એટલે ઈ. સ. ૧૮૯૬ ના ઓગસ્ટની પંદરમી તારીખે મેં એ નોકરી છોડી અને એવી ગાડીઓ બનાવવાના ધંધામાં રોકાઈ ગયો.

એ ધંધાના ક્ષેત્રમાં ઝંપલાવવાનું મારું આ પ્રથમ જ પગ-થિયું હતું, કારણ મારી પાસે અંગત મૂડી જેવું કંઈ ન હતું. પગારમાંથી ધરખર્ચ જતા જે બચતું તે પ્રયોગોમાં ખર્ચાઈ જતું. પરંતુ તોયે મારી ઓએ હિંમત બીડી અને કહ્યું કે 'ગાડીઓનું કામ કંઈ જતું કરાય નહીં.' એવી ગાડીઓને માટે બજારમાં હજી કંઈ જોઈએ તેવો ઉઠાવ તો ન જ હતો. કોઈ પણ નવીન ચીજને માટે એ જ પ્રમાણે બને છે. હમણાં તાજેતરમાં હવાઈ વિમાન તરફ લોકોની જેવી રુચિ હતી તેવી જ લોકોની તે વખતે એ ગાડીઓ તરફ પણ રુચિ હતી. પહેલવહેલું તો થોડા વગરની ગાડીનો વિચાર જ મૂળે ગાંડોધેડો ગણાતો હતો, અને કેટલાક ડાલા ગણાતા માણસો પણ જાદુ તો રમવાનાં ગમકડાં ગપે એવી ગાડીઓ થઈ શકે એમ માનતા હતા. ધંધાના સાધન રૂપેની તેની શક્યતા ઠાઈ પણ પૈમાના માધનવાળો મનુષ્ય સ્વીકારવા તૈયાર ન હતો. લોવલર્થિંગ કરવાના દરેક નવા સાધનને માટે આવો વિરોધ હંમેશાં કેમ દાખવવામાં આવતો હશે તે હું સમજી શકતો નથી.

આજ પણ એવા ઘણા છે કે જેઓ આ ગાડીઓને ગોખના માધન તરીકે ગણી તેમાં બહુ વિશ્વાસ ધરાવતા નથી લાગતા, અને માત્ર ઘણી આનાકાની સાથે તેનો કદાચ બીજો પણ ઉપયોગ થઈ શકે એવું સ્વીકારે છે. ચરુઆતમાં તો ઉલ્લોગના કોનની અંદર આ ગાડી કંઈ મોટા મહત્વનો ભાગ ભજવે એવું ઠાંકના પણ ખ્યાનમાં આવી શકેલું જ ન હતું. મોટામાં મોટા આગાવાદીઓ પણ એ સંબંધમાં માત્ર એટલું જ ધારતા હતા કે પગગાડીના જેવો વિદ્યમ આની અંદર માધી શકાશે. પરંતુ આવી ગાડી ખરેખર દોડી શકે છે એનું જ્યારે ચોક્કસ જણાણ અને જ્યારે બીજા બનાવનારોઓએ બીજી વધારે આવી ગાડીઓ તૈયારી બહાર કાઢવા માડી, ત્યારે તાત્કાલિક પ્રશ્ન એ બધી ગાડીઓમાંથી કઈ વધારેમાં વધારે ઝડપથી દોડી શકે છે તે ઉદ્ભવ્યો. આ દરી-કાઈ જેવો વિચાર જો કે વિચિત્ર તો હતો, પરંતુ તદ્દન કુદ-તી હતો. અને પોતાને આવી દરીકાઈ માટે કંઈ મોહ ન હતો, પરંતુ બોઠાએ આવી ગાડીઓને એક ઝડપથી દોડતા ગમકાની દૃષ્ટિથી જ વિચારવાનું પસંદ કર્યું એટલે આગળ ઉપર અમારે પણ દરીકાઈમાં બેસવું પડ્યું. આ દરીકાઈના વિચારની ધગમમાં ધધાની દૃષ્ટિએ એ ધધાને ઘોડો પહોંચ્યો, કાળુ બધા બનાવનારોઓનું ધ્યેય સારી ગાડીઓ નહીં, પણ મૌથી વધારે ઝડપથી દોડે એવી ગાડીઓ ગનાવવા તરફ વળ્યું અને એ તો પછી સટોરીઆને પોસાય એવો ધધા યેઈ પડ્યો.

જેવો ઇલેક્ટ્રિક કંપનીમાંથી હું છૂટો થયો તેવો એવા ઇટ-લાઈ સટોરિયા વનણીના માણસોએ ભોગા શ્રદ્ધ એક “ડ્રૉઇટ એંગ્રોમોગાઇન કંપની” નામની કંપની, મારી ગાડીને શિક્ષત આપવા માટે, જોઈ વરી એ કંપનીનો મુખ્ય ઇજનેર હું જ હતો અને એ કંપનીના સ્ટોકની કેટલીક નકમ હું ધાળ્યું કરતો હતો.

ત્રણ વર્ષ સુધી ઓછાવત્તા પ્રમાણુમાં મારી પહેલી ગાડીના નમૂન પ્રમાણે અમે ગાડીઓ બનાવવાનું ચાલુ ગણ્યું તેમની ધણું થોડી અમે વેચી, સામાન્ય જનતાને માટે નધારે સારી ગાડીએ બનાવી વેચવાના મારા અંગત વિચારોની અદર મને કોઈએ સાથ આપ્યો નહીં અમે તો માત્ર માગણીઓ આવતી તે મુજબ જ ગાડીઓ બનાવતા અને દરેક ગાડીની વધુમાં વધુ કિંમત કે મેળવી શકાન તેના જ વિચાર કરતા હતા. એટલે કે, અમારો મુખ્ય ઉદ્દેશ વધારે પૈસા કમાવો હતો, અને ઇજનેર તરીકેની મારી સત્તા સિવાય એમાં મારી ખીજ ઠંધ મત્તા ન હતી અને મને 'લાયુ' કે આ નવી કંપનીમાં નહીને મારા વિચારો ફળીશૂત થતા જોવાનો અવકાશ મને રહેવાનો નથી, કાન્યુ એ માત્ર પૈસા કમાવા તરફ જ વૃત્તિ ગણ્યા કરતી હતી જો, કે તે પ્રમાણે ખામ વધારે પૈસા કાઢ તે કમાઈ નકતી ન હતી. એટલે છ મ ૧૯૦૨ના માર્ચ માસમાં મેં એ કંપનીમાંથી રાજીનામું આપ્યું, અને એ માથે એવો નિશ્ચય કરીને છૂટો થયો કે ફરીથી કોઈ વખત આવા હુકમોને તાબે થઈ કામ કરવાના ક્ષેત્રમાં જોડાવું જ નહીં એ ઉદ્દેશ્યે આટોમોબાઈલ કંપની પાછળથી હી લેન્ડની માનિખાની 'કેન્ડીટોક' કંપનીને નામે ચાલુ થઈ

મેં એક ૮૧, પાર્ક રોડેસ ઉપરની દુકાન ખાડે ગળી એક મજનાનું છટોથી છાઈ લીધેનું તે મકાન હતું ત્યાં માન પ્રયોગો મેં ચાલુ રાખ્યા અને ધધો ખરી રીતે શુ ચીજ છે, શુ નહીં, એ ત્યાં સમજવાનો અને પૂર્ણ અવકાશ મળ્યો. મને લાગ્યું કે મારા પહેલવહેલા સાહસ વખતે જે પ્રમાણે હું વર્ત્યો તેના કરતા ધધાધારી તરીકે મારે જુદી રીતે જ વર્તવું જોઈએ

એટલે છ મ ૧૯૦૦ થી તે ફ્રાંડ મોટર કંપની નામની સંસ્થા સ્થાપિત થઈ ત્યાં સુધીનું આખું વર્ષ અન્વેષણની અદર

વ્યતીત થયું. મારી નાનીસરખી એક ઓરડીવાળા છટેરી દુકાનની અંદર ચાર સિલિન્ડર ( બુંગળાકાર પાત્ર ) વાળી મોટર ખનાવવા પાછળ મેં મારા પ્રયત્નો અજમાવવા માંડ્યા, અને ધંધામાં મહત્વનું ખાસ શું હોયું જોઈએ તે સમજવા મથવા માંડ્યું. અને ઓટોમોબાઇલ કંપનીમાંથી જે થોડો ધણો અનુભવ મને મળ્યો હતો તે ઉપરથી મન સાથે પૂછી જોવા માંડ્યું કે ધંધો એટલે પૈસા કમાવાની તદ્દન સ્વાર્થ વૃત્તિથી ભરેલી દોડધામ અને હાથવરાળ એ જ, કે એનાથી કંઈ જુદું અને વિશેષ ખર્ચ ? પહેલવહેલી ગાડી મેં ખનાવી ત્યારથી તે હાલની મારી ફોર્ડ મોટર કંપનીની સ્થાપના થઈ ત્યાં સુધીમાં બધી મળીને મેં પચ્ચીસ ગાડીઓ તૈયાર કરી છે, જેમાંથી ઓગણીસ કે વીસ હું જે વખતે ડેટ્રોઈટ ઓટોમોબાઇલ કંપનીમાં હતો ત્યારે તૈયાર કરવામાં આવેલી હતી. આપમેળે ચાલતી ગાડીઓને શરૂઆતમાં તો પોતે આપમેળે ઘોડા વગર દોડી શકે છે એટલું જ દેખાડવું બસ થયું હતું. પરંતુ તે તજજ્ઞામાંથી પસાર થઈને હવે તો તેવી ગાડીઓ ગતિની ઝડપ કેવી દેખાડે છે, કેવી નહીં, તે દેખાડવું પડતું હતું. વીન્ટન નામની ગાડીઓનો સંસ્થાપક કલીવલેન્ડનો રહીય, એલેક્ઝાન્ડર વીન્ટન, તે વખતના રસ્તા ઉપરની ગાડીઓ દોડાવનારાઓમાં બિનહરીફ એણે ગણાતો હતો, અને જે કોઈ તે ધંધામાં નવા આવનારા હોય તેમની જોડે હરીફાઈ કરવા માગતો હતો. હું પહેલાં વાપરતો હતો તેના કરતાં સંકુચિત પ્રકારનું બે સિલિન્ડર ( બુંગળાકાર પાત્ર ) વાળું એન્જિન મેં ખનાવી કાઢ્યું, અને ચેસીસના બોખામાં તેને જોડ્યું. તેનાથી મને આવું મળ્યું કે હું મારી ગાડીની ગતિમાં સારી ઝડપ લાવી શકીશ અને તે ઉપરથી મેં તે વીન્ટન સાથે સરવે પડવાનું નક્કી કર્યું. અમે બન્ને તદ્દનુસાર ડેટ્રોઈટના ઓટોમોબાઇલ સ્પર્ધા એકઠા

થયા એ દરીદ્રાશ્રમિ મે તેને હાલ્યો એ મારી પહેલવહેલી મત હતી, અને લોકોને જે પ્રકારની જાણવાની હિતમુદ્દતા હતી તે પ્રકારની જાણે ૧૫ મારી ગાડીને આ પ્રમુખને લઈને મળી ગઈ.

જે ગાડીને ઝડપ ન હોય તે ગાડીની લોકોમાં નથી પ્રિયતા જાણીતી મરતની અદ્ય જે ગાડી ખીજથી આગળ ચાલી જાય તે જ ગાડી ઉપર લોકો ખુશ હોતા, અને તેથી દુનિયાની અદ્ય સૌથી વધારે ઝડપથી દોડે એવી ગાડી માધવાની મને મદદવામદ્દા થઈ અને તે મુજબ જાન મિનિસ (જુગમાદ્ય પાત્ર) વાળી ગાડીની યોજના અસ્તિત્વમાં આવી ૫ થી તે વિશે વધારે જુ આગળ ઉપર કહીશ.

અવધાની અદ્ય ધધાની જે રીત પ્રચલિત હતી તે મોતાવુ અધુ ધધાન ધધાની આર્થિક માણુ તરફ દળવુ ખતો તેની મોખપયોગિતા ત નહીં જેવુ જ ધધાન આપતી આ રીત કદ તી નેતથી નિર્મી જ હતો, કાણુ પેસો કાનના પશ્ચિમના હોય, પહેલો નહીં અવધાની અદ્ય ખીજ જે પ્રદક્ષિ પ્રચલિત હતી તે એ હતી કે, જ્યાં મુખી બનાવેની ચીજ નહીં જતી અને પેસો બરોમર મેળવી આપની ત્યામુખી તે ચીજ બનાવવાની ખીજ વધારે મારી પ્રદક્ષિઓ દાખવ ક વા તરફ તેઓ તદ્દન બેદરકાર રહેતા મામાન્ય જનતાને કેટલા ઉપયોગમાં આવશે એ ઉદ્દેશથી કોઈ ચીજ નાનગામાં આવતી નહીં, પરંતુ તેને વેચતા મના પેસા તેના ઉપજને એ જ ઉદ્દેશ તેની બનાવટ પાછળ રાખવામાં આવતો. તરફને એ ચીજથી મપૂર્ણ મતોર મળમે કે નહીં તેની કંઈ ખામ દરકાર રાખવામાં આવતી ન હતી તેવું વેચાણ થાય એવું તે મમ ઘરાકને અસતોષ આપવામાં આપણે તેના આપણા પ્રયેના વિદ્યાસનો એક પ્રકારનો ભાગ કરીએ છીએ એવું જનપણ મણવામાં આવતું નહ્યું એ અસતોષમાં

તેનું ચીકણાવેડાપણું લાગતું, અગર તેની પાસેથી વધારે પૈસા પડાવવા બેઠતા હતા તે ન થઈ શકવા બદલ ધંધાની આંદો-  
ધૂરીમાં એટલું કાબેલિયતપણું એણું એવું ગણવામાં આવતું.  
દાખલા તરીકે, આવી ગાડીઓ વેચતી વખતે. તેનું વેચાણ  
થઈ ગયું એટલે બસ એવું ધારવામાં આવતું હતું. પણ  
તેનું શું થાય છે, શું નહીં, તેની કોઈ દરકાર રાખતું નહીં. એક  
માઈએ ફેટલું ગેસોલીન તે ગાડી વાપરશે ? અગર એકસ ફેટલો  
ઉપયોગ તે ગાડી આપશે ? એ કંઈ ગદસ્તવની બાબતો લેખાતી  
નહીં. જો કદાચ અધવચ જ તે ગાડી કામ આપતી બંધ પડતી  
તો તેના બાગેાની ફેરબદલી કરીને ચાલુ થઈ શકે એવી હોય એ જ  
તેને વેચાતી રાખનાર માલિકનું અહોભાગ્ય મનાતું. તેના એવા  
અદલબદલ કરવાના બાગેાની બારેમાં બારે કિંમત સેવો એ તો  
એક હીકમાં વેપાર કર્યો બરાબર લેખાતું. કારણ જે માણસે ગાડી  
ખરીદી હોય તેને વારંવાર એવા બાગેાની જરૂર તો પડવાની જ  
અને તેના વગર તેને ચાલવાનું નહીં, એટલે મોં માગી કિંમત  
તેની મજે જ-આ સિદ્ધાંત ઉપર બધી વાત જતી.

આ ગાડીઓનો વેપાર પ્રામાણિકતાથી અને વૈજ્ઞાનિક દષ્ટિએ  
કરવામાં આવતો હતો એમ કહી શકાય નહીં. સામાન્ય રીતે બધા  
ધંધામાં હતું તેવું જ આમાં પણ હતું. પરંતુ એટલું યાદ રાખવું  
જરૂર છે કે તે જ બરસામાં આ ઉદ્યોગને લગતી ઘણી સંયુક્ત  
સંસ્થાઓ જીબી થઈ. મોટા મોટા શરોફો, જેમણે આજ સુધી  
રેલ્વેના દસ્તાવેજોની ખીલવણીના ધંધામાં પોતાની મૂડી રોકી રાખી  
હતી, તેમણે હવે આ સામાન્ય ઉદ્યોગ તરફ પણ ઝુકાવવા માંડ્યું.  
મારા મત પ્રમાણે તો તે વખતે, અને હજી પણ, માણસ જે  
પોતાનું કામ સારી રીતે કરે તો તેના બદલામાં મળવાની તેની  
કિંમત, તેમ જ નફો, અને બીજી બધી તે અંગતી આર્થિક બાબતો

આપમેળે તેને આવી મળ્યા વગર રહેતી જ નથી; અને કોઈ પણ ધંધાની શરૂઆત કરવી હોય તો ધીમે ધીમે કરવી; અને એના ને એના મળતરમાંથી જ ધીમે ધીમે તેને આગળ વધારતા જવું. એમાંથી જો કોઈ પણ પ્રકારનું મળતર મળતું ન હોય તો તેવા ધંધાના કરનારે સમજી લેવું જોઈએ કે તે પોતાના વખતનો માત્ર વ્યય જ કરે છે અને તેનું હિત તે ધંધાની દિશામાં નથી જ. આ મારા વિચારોમાં કેન્દ્રીય કરવાની મને હજી સુધી કંઈ જરૂર જણાઈ નથી. પણ મેં એટલું જોયું કે “સારા કામના બદલામાં પૈસા”નો તદ્દન સાદો સિદ્ધાંત આધુનિક સમયના ધંધાની દૃષ્ટિએ તદ્દન મંદ ગણવામાં આવતો હતો. અને તેટલી વધારેમાં વધારે મૂડીથી ધંધાની શરૂઆત એકદમ કરી દેવી, અને પછી બધો રટોક અને જેટલાં ઝાંડો વેચી દેવાય એવાં હોય તેટલાં બધાં ઝાંડો વેચી દેવાં, એ ધંધાના શરૂઆતની યોજના સર્વમાન્ય યર્ષ પડી હતી. સારું કામ આપે, અને પ્રામાણિક નફો મેળવી બેસી રહે, એ ધંધા કંઈ મારો ગણાતો નહીં. જે ધંધાની અંદર મોટા પ્રમાણમાં ટ્રોક્સ અને ઝાંડા બદલ પાડવામાં આવે, બજારમાં તેના ભાવો ઉંચા બોલાય, તે ધંધા સારો માનવામાં આવતો. મતલબ કે, ધંધાના અગમી કામ કંઈ મદત્તવનું ગણાતું ન હતું, પરંતુ આ રટોકસ અને ઝાંડા જ ગણાતાં. જૂના ધંધામાં, અગર આ નવી માન્યતા મુજબના ધંધામાં, ઝાંડા ( દસ્તબેચ ) ઉપરના વ્યાજની મોટી ગંઢનો ધંધાના ઉત્પાદનના અંગની અંદર સમાવેશ કરી દેખે, સમગ્ર ઉત્પન્નને ચોખ્ખું કરીને વેચી દેવા સક્રિયમાન થવાની ધારણા થતી રીતે કૌશલ્યમાં આવતી દસી તે હજી સુધી મારા સમજવામાં આવી શક્યું નથી.

વેપારધંધાની અંદર મૂળ શાપજી જે રાહવામાં આવી હોય તેના ઉપર વ્યાજ લેવાની જે પ્રથા પ્રચલિત છે તે ક્યા મિર્દાન

ઉપર રચાયેલી છે તે હું હજી સુધી સમજી શક્યો નથી. કોઈપણ ધંધાની અંદર તેના આર્થિક સંચાલકો કહે છે કે તેમાં રોકેલા પૈસાની કિંમત છટકા, પાંચ ટકા જેટલી થાય છે, અને જો એ ધંધાની અંદર દસ હજાર ડૉલરની થાપણ રોકવામાં આવી હોય તો એટલી થાપણ રોકનાર એની થાપણ ઉપર વ્યાજ લેવાનો દરકર ધરાવે છે, કારણ એ જ પૈસા ધંધાની અંદર રોકવાને બદલે કોઈ સેવિંગ્સ બેંક કે એવી જામીનગીરીઓમાં રોકવા હોત તો તેના બદલામાં અમુક નક્કી રકમ વ્યાજ તરીકે તેને મળતી જ રહી હોત. અને તેથી જ તેઓ કહે છે કે ધંધાને સરુ કરવામાં જે ખર્ચ થયું હોય તે ખર્ચના પૈસાનો વાળખી બદલો લેવો એ જ તે પૈસા ઉપરનું વ્યાજ છે એમ ગણાય. ધણી ધંધાની નિષ્ફળતાને આધાર આવી જતના નિચારના ધોરણ ઉપર રહેલો છે. પૈસાની અમુક ચોક્કસ કિંમત છે જ નહીં. પૈસા તરીકે પૈસાની, કંઈ જ કિંમત નથી, કારણ સ્વતઃ તે કંઈજ ઉપયોગમાં આવતો નથી. કામ કરવાનાં સાધનો અગર તૈયાર થએલી ચીજ ખરીદવા માટે જ પૈસાનો ઉપયોગ છે. એટલે જેટલા પ્રમાણમાં કંઈપણ ઉત્પન્ન કરવામાં અગર ખરીદ કરવામાં પૈસો મદદ કરે છે તેટલા જ પ્રમાણમાં તેની કિંમત અંકાય છે, જો કોઈપણ માણસ એમ ધારતો હોય, કે તેના પૈસા તેને પાંચ ટકા, છ ટકા રળાવી આપે તો તેણે તે પ્રમાણેના બદલો મળે તેવે ઠેકાણે તે પૈસા રોકવા જોઈએ, પરંતુ ધંધામાં રોકેલો પૈસો એ ધંધા પાસેથી જ બદલારૂપે લેવા મળે એ કંઈ વાળખી લેખાણ નહીં. ધંધામાં રોકેલો પૈસો પોતે પૈસો મટી જાય છે, અને ઉત્પાદનના એક સમર્થ બળ તરીકે તે કામ આવે છે, અને તેથી તેની કિંમત તે શું ઉત્પન્ન કરી શકે છે તેના ઉપર અવલંબે છે, અને નહીં કે એક નક્કી કરી રાખેલા દર પ્રમાણે અમુક ચોક્કસ રકમ બદલામાં મળે તેના ઉપર. કારણ એવી રકમને અને જે અમુક



## મારું જીવન અને કાર્યક્ષેત્ર

ધંધામાં એ પૈસો રોકેલો હોય છે તેને કશું લાગતું વળગતું હોતું નથી. જો કાંઈપણ જાતનો બદલો મેળવવાનો હોય તો તે કામના પરિણામને અંતે હોઈ શકે; પહેલો તો નહીં જ.

ધંધાધારી માણસો જાનતા હતા કે ધંધાને આર્થિક મદદ આપ્યાથી આપણે ગમે તે કરી શકવાને સુમથું છીએ. એક વખત કદાપિ એ મદદ નિષ્ફળ જાય તો ફરી મદદ કરવાનું ચાલુ રાખવામાં આવતું. આ પદ્ધતિ માત્ર ખરાબ કે અનિષ્ટ બાબતની પાછળ કંઈક મારું-સારા પૈસા-વેગવાની રમત સરખી જ હતી. આવી બાબતોમાં મોટે ભાગે વ્યવસ્થાની ખામીને શીધે જ ફરી મદદની આવરવકતા રહે છે, અને એ પ્રમાણે ફરી મદદ આપવાનું પશ્ચિમ એ 'જ આલે' છે કે એવી ને એવી અવ્યવસ્થા જરા વધારે લાંબા વખત સુધી ચાલુ રહે છે. આ રીત સદાચરિત્રના અર્થવાદીઓની ચોંટ કાઢેલી છે. જે જગ્યા ઉપર સાતું કામ થતું હોય તેની નાથે તેમના પૈસાનો સંબંધ ત્યાં સુધી બંધાય નહીં ત્યાં સુધી તેમના પૈસાનો તેમને કશો ઉપયોગ જણાતો નથી, અને ત્યાં સુધી ગમે તે રીતે તે જગ્યાનો કારભાર અવ્યવસ્થિત નથી થતો ત્યાં સુધી તેણે સંબંધ તેઓ કરી શકતા પણ નથી. આ રીતે, સદાચરિત્ર એવના અર્થવાદીઓ પોતાના પૈસા કંઈક વાસ્તવિક ઉપયોગને માટે બહાર કાઢે છે એવી જામજૂલક માન્યતા તેઓ એવે છે. ખરી રીતે તેનાં, તેઓના પૈસા વાસ્તવિક ઉપયોગમાં વપરાતા જ નથી. ફક્ત જિન ઉપયોગના વાપરમાં જ તે પૈસા જતા રહે છે.

આ ઉપરથી મેં મારા મન સુધે ચોક્કસપણે એક એવો નિયમ કરી લીધો હતો કે જે કંપનીમાં પૈસો પડેલો અને કમ પડી એ પ્રમાણેનો કામ-જને-પૈસાનો સંબંધ રહેતો હોય, અરજ જેમાં શુદ્ધકાર અને મોટા મોટા ખર્ચોનો ખાતો હોય તેની

કંપનીમાં મારે કદાપિ જોડાવું નહીં. વિશેષમાં, સમાજના દિતને બંધબેસતી વ્યવસ્થા જે પ્રકારના કામમાં થઈ શકે એમ ન હોય તે કામ જ ઉપાડવું નહીં એવો પણ મારો નિશ્ચય હતો. મારા થોડા વખતના અનુભવ, તેમજ મારી આગળપાછળ જે ચાલી શું હતું તેના નિરીક્ષણ ઉપરથી મને ખચિત સમજાયું કે પૈસો જ રળવાના ઉદ્દેશથી વેપારમાં જંપલાવવું એ કોઈ રીતે દિતાવદ્ થી, અને કોઈ પણ માણસને જે કંઈ પણ કામનું પ્રાપ્ત કરવું હોય તો, તે રીતે તે નહીં મેળવી શકે. તેમજ મને એમ પણ લાગ્યું કે પૈસો કમાવાનો આ કંઈ યોગ્ય માર્ગ પણ નથી. આ જ મારે મેળવી શકાય છે એવી મારી ચોક્કસપણે ખાતરી થવાની હતી આથી છે. કારણ મારું ચોક્કસ માનવું છે કે સારા ધંધાનો પાયો માત્ર સેવાભાવના જ હોઈ શકે છે.

એક વેપારી પોતાના ધગકને પોતાની ચીજનું વેચાણ કરી પરવારી જતો નથી. ઊલટું, ધરાકની જોડેનો સંબંધ તો તેના તે જ વખતથી શરૂ થાય છે. આવી સ્વયંસહિત ગાડીના સંબંધમાં એવી એકનું વેચાણ એટલે તેના ધરાકની સાથેનું પહેલ વહેણ જોળખાણ પાડવાનો પ્રસંગ. જે એ ગાડી તેને બરોબર કામ આપે નહીં તો તે વેપારીને એમ લાગે કે એ ધરાકની જોડે જોળખાણ ન થયું હોય તો જ સારું, કારણ પછી એની વસ્તુની જાહેરાત બહુ ખરાબમાં ખરાબ થાય છે, એણે પોતાના પહેલવહેલા ધરાકને જ મંત્રાપ આપેલો નથી હોતો. એટલે આગળના વખતમાં આવી ગાડી-ગોના વેચાણની બાબતમાં વેચાણની કિંયાને જ ખાસ મહત્ત્વ અપાતું. વેચ્યા પછી ધરાકનું શું થયું, શું નહીં, તેની કોઈ પણ પ્રકારની ચિંતા રાખવામાં આવતી નહીં.

આવા પ્રકારની દૂંડી દૃષ્ટિનું વલણ દલાલિયા વેચાણવાળા

વેપારીઓનું જ હોય છે. જેટલું વેચાણ કરે તેટલા પ્રમાણમાં જ એ વેચાણ કરનારને પૈસા મળે એમ હોય તો જે ધરાકની પાસેથી મારી જેવી દલાલી મળી શકે એમ ન હોય તેની સાથે કંઈ પણ જીજ્ઞસ કરવાની આશા તેની પાસેથી રાખી શકાય નહીં. પાછળથી આજ મુદ્દા ઉપર અમે અમારી ફાઈ ગાડીઓ મોટામાં મોટા પ્રમાણમાં વેચાય એવું વાતાવરણ બિંબું કયું. ગાડીની જાન અને કિંમત તેના બજારમાં તેનો સારો ઉઠાવ ખચિત જ થયો હોત. પરંતુ અમે તેનાથી એ આગળ વધ્યા. મારો અભિપ્રાય એવો હતો કે અમારું ગાડી જે માણસે ખરીદ કરી હોય તેને તેના સતત વપરાશની અંદર કંઈ પણ અંતરાય નડવો જોઈએ નહીં, અને જે કદાચ એવો કંઈ અંતરાય અધવચ આવી પડે તો તાત્કાલિક તે અંતરાયને દૂર કરી ગાડી જેવી ને તેવી કરી આપવી એ અમારી એક દરજ્જા ગણાવી જોઈએ. ફાઈ ગાડીઓની ફત્તેહની આવી તેની અંદર પહેલેથી જ ને આણું ઉપયોગી નીવડવાનું તત્ત્વ દાખલ કરવામાં આવ્યું હતું તેમાં જ સમાયવી હતી. તે વખતની મોંઘામાં મોંઘી ગાડીઓ પણ આવાં સમારકામનાં ધાણાં ધગવી શકતી ન હતી. જો તેવી તમારી ગાડી ભાગી જતી અગર બગડતી તો તમારે ગામમાં કોઈ તેનું સમારકામ જાણતો હોય તેના ઉપર આધાર રાખી બેસી રહેવું પડતું, જ્યારે તમારો ખરેખરો એ બાબતનો દક્ક ગાડીના બનાવનારના ઉપર આધાર રાખવાનો હોય. જો એ સમારકામ કરનારો માણસ દીર્ઘદષ્ટિવાળો હોય અને પોતાની પાસે ગાડીઓના જુદા જુદા ભાગોનો સારો જેવો જથ્થો રાખતો હોય, તો ગાડીનો માર્લિક નમીનવાન—જો કે ધણી ગાડીઓમાં એકબીજાના ભાગોની મદદલાઈથી અદલાબદલી થઈ શકે એવી જોડવાઈ જુદાં હોતી નથી. બાકી એ માણસ જે કાર્યકૃશળ ન હોય અને આવી ગાડીઓની રચના વિશેનું જ્ઞાન જોઈએ તેવું ધરાવતો ન હોય, અને ઠીક લાગ આવ્યો ■ એમ સમજી જે

ગાડીઓ સમી કરાવવા આવે તેમાંથી મારો લાભ ગિઠવવા પૂરતો જ સ્વાર્થ રાખે, તો એક સહેજ અમરતો પણ બગાડ. એટલે અઠવાડિયાનાં અઠવાડિયાં ગાડી વગર ચલાવી લેવાની અગત્યકાં પડ્યા રહેણું અને ગાડી સમી થઈ લઈ જતા પહેલાં સમી કરવાનું જે જખરું બિલ રજૂ થાય તે પ્રથમ આપી દેવાની તજવીજ કરવી- એટલો જ એનો અર્થ થાય. આવાં મમારકામ કરનારાઓ કેટલાક વખત સુધી આવી આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના ઉપયોગને ધણા મોટા ભય સમાન હતા. છેક ઇ. સ. ૧૯૧૦-૧૧ સુધી આવી ગાડીનો માલિક ધણો પૈસાદાર, લેખવામાં આવતો અને તેની પાસેથી તો પૈસા પડાવવા જ જોઈએ એવી માન્યતા ધરાવવામાં આવતી હતી. શરૂઆતથી જ અમે એ વસ્તુસ્થિતિનો બરોબર સામનો કયે કારણે અમારી ગાડીઓની ખપત મૂર્ખ અને બોલી માણસોના સ્વાર્થથી અવરોધાયેલી બેવા અમે ખુશી ન હતા.

આ તો જેવાં વાત ચાલે છે તેનાથી કેટલાંક વર્ષો આગળ વધીને વાત કરી હોય એમ થયું છે. પણ મૂળ વાત એ જ છે કે પૈમાના દાખની અદગ જિજરતા ધંધામાં સેવાની ભાવનાનો અંશ જરાકે હોતો નથી, તે તો માત્ર તાત્કાલિક ઉપજના ડોલર તરફ જ તેની દષ્ટિ રાખે છે. ધંધાની અંદર અમુક પૈમા કમાઈ બેવાનો વિચાર જે સૌથી પહેલો અને મોખરે રાખવો હોય તો ભવિષ્યના ધંધાએ આજના ડોલર માટેની પોતાની રીતિનીતિ અર્થસ્વ હોમી દેની જોઈશે, સિવાય કે કોઈ દૈવવશાત ધંધો સારો ચાલે અને સેવા ભાવનાને અમલમાં મૂકવાનું શક્ય બને તે માટે તેમાંથી કંઈ ખચત પણ રહે એવી જાતની વસ્તુસ્થિતિ ઉભી થાય.

અને ધંધામાં પડેલા ધણા મનુષ્યોની અંદર એ પ્રકારનું ફેલણ પણ મેં જોયું કે જેને લઈને તેઓ પોતાને કમનમીય માને

છે, નિરાશાવાદી જણાય છે, જે વખતે નિવૃત્ત થઈ સારી આવક ઉપર નબળાનું હોય નેવે વખતે વળી આ મખત કામ કરવું શું એવું માને છે, અને તેથી એ ધંધામાંથી ખમી જવાની ઇચ્છા ગમના હોય છે. તેઓ જિંદગીને એક જેમ જને તેમ વહેલા ખતમ કરવા યોગ્ય વિમુદ્ધ નમાન લેખતા હતા. આ પ્રકારનું વલખે તેમનું શા કારણથી હતું તે હું સમજી શકતો નહતો, કારણ મારું જીવનિપ્રાય પ્રમાણે જિંદગી વિમુદ્ધ સમાન ત્યારે જ લાગે છે કે ત્યારે મજા પડી જવાની આપણી તીવ્ર ઇચ્છાને જોઈએ તેવો અગાધ મનો નથી. રથજે પડી જઈ, રથોર થઈ ફરી રહેવું, એ જો ક્ષેત્ર ગણાતી હોય તો આપણે આપણા માનમની આધરમની જાણને જ કેળવવી રહી. પરંતુ વખતું અને વિકામ પામવો એ જો ક્ષેત્ર ગણાતી હોય તો આપણે દંમેઈ નવેસરથી જાગૃત જ રહેવાની જરૂર છે. ધખા ઉઘોગો માત્ર નામના જ ઉઘોગો થઈ રહેલા છે

અમુક વિભાગમાં ને વિભાગમાં રહી શકીએ, પરંતુ તે પ્રમાણે ત્યાં રહેનાર મનુષ્ય શરૂથી તે છેવટ સુધી તેના. તે નથી રહેતો.

અને એકાદ ખોટા સંચયનથી જીવન-વિગ્રહ આવે કદાચ સુમારી બેસાય એવી ભ્રમભૂલક માન્યતામાંથી જ એક પ્રકારની જડ નિયમીતતા પ્રત્યેનો પ્રેમ ઉદ્ભવે છે, એવું મેં તો જોયું છે. તેને કદને જ માણસો અર્ધજીવંત ટેવના પ્રવાહમાં તણાય છે. એક મોથી આને લીધે જ કાંઈ નવીન પદ્ધતિથી જોડાનાં તળિયાં ખનાવવાના પ્રકારનો ભાગ્યે જ એકદમ અંગીકાર કરે છે, તેમ જ એક કારીગર પોતાના ધંધાની અંદર નવીન પદ્ધતિઓ સ્વીકારવાને ભાગ્યે જ રાજી હોય છે, અમુક પ્રકારે લાંબા સમયથી કામ કરવાની જે એક પ્રકારના એવા આંતરિક જોમને પ્રકટાવે છે કે જેને સહેજ પણ ખસેલ પહોંચતાં આપણા સમગ્ર માનસને જાણે મહાન ધોડો પહોંચતો હોય. એવું આપણે અનુભવીએ છીએ. જ્યારે દુકાનદારીની પદ્ધતિઓનો રીતસરનો અભ્યાસ હાથ ધરવામાં આવ્યો હતો અને કામ કરનારાઓને જે વધારા પડતી દોડધામ અને થાક લાગનાં હતાં અને તેથી તેને અંતે તેઓ જે ઉત્પન્ન કરી શકતા તેના કરતાં ઓછી દોડધામ અને થાકમાં વધારે ઉત્પન્ન કરી શકે એવું શિખવવાની યોજનાની તેમને જાણ કરવામાં આવી ત્યારે તેની વિરુદ્ધમાં તે કામ કરનારાઓએ પોતે જ જખરો પોકાર ગિહાઓ. જે કે તેઓની મહેનતમાંથી તેમને મળતું હતું તેના કરતાં વધારે મેળવવું એ જ માત્ર તેઓની આ રમત હતી એવી તેઓની ધારણા તો હતી જ, પરંતુ ધણ વખતથી પડી ગયેલા ચીલાની ધરેડમાં આસ્યા જવામાં આથી જે અંતરાય ઉભો ચતો હતો તે તેમને વધારેમાં વધારે ખૂંચતો હતો. ધંધાધારી મનુષ્યો પોતાના જીવન ને જીવન ધંધાને વળગ્યા રહે છે, કારણ કે એ જીવન માર્ગ મને એટલો બધો પ્રિય થઈ પડેલો હોય છે કે નવો માર્ગ પકડ-

વાને તેઓ જરાયે રાજી હોતા નથી. દરેક ઢેકાણે એવા જ માણસો વધારે નજરે પડે છે જેઓ ગદ્ય કાલને જૂતકાગળી અંદર સમાવી 'દેવાનું' જાણતા નથી હોતા, અને જેઓ આજને વઢાણે ઉઠે છે તોયે તેમના ગત વર્ષના વિચારો એના એજ મક્કમપણે લઇને જીંદગી હોય છે. હવે તો એ એક સર્વ-માન્ય સૂત્ર તરીકે જ ગણાવી શકાય કે જ્યારે કોઇ પણ જાણતરૂં પોતે પોતાની ખાસ પદ્ધતિ શોધી કઢાડી છે એવો માણસ વિચાર કરતો હોય છે ત્યારે તેણે પોતાનું આંતર-નિરીક્ષણ ખારીકમાં ખારીકપણે કરી લેવું ધરે છે કે પોતાનું માનસ તો બરાબર જાગૃત છે કે કેમ, જિંદગીભરને માટે અમુક એક ઢેકાણે પોતે ચોક્કસપણે નિયોજાઇ જ ગયો છે એવું માનવામાં મનુષ્ય અગમ્ય બળને નોતરે છે, કારણ એનો અર્થ એ જ થાય કે પ્રતિના ચક્રના એક બીજા જ આચકાની સાથે તેણે પોતાના રથાનેથી હંચકાઇ વેગળા જઈ પડવું પડશે.

આપણે મૂખી ગણાઇએ એવો બીજો પણ એક મોટો બળ તેમાં સમાવેલો છે. કેટલાયે માણસો મૂખી ગણાવાની ધણી બીક રાખે છે, અને પોતાનાં કાર્યોને તે પ્રમાણે અમલમાં મૂકે છે. જેને તેની જરૂર છે તેને માટે લોકમત એક જગતજરૂર નિયંત્રણ રાખનારું સાધન ગણી શકાય. કદાચ એ પણ ખરું છે કે જનતાના મોટા ભાગને આ પ્રમાણેના લોકમતના નિયંત્રણની જરૂર છે. મનુષ્ય જાતે પોતે હોય તેના કરતાં લોકમતની બીક તેને વધારે સારો બનતાં ચિખવે છે—નેતિઃ દષ્ટિએ કદાચ સારો નહીં, તો પણ સામાજિક દષ્ટિએ તો મારો તો ખરો જ. પરંતુ સત્યની ખાતર મૂખી ગણાવું એ કંઈ ખરાબ નથી. ખુશીની વાત તો એ છે કે એવા મૂખીઓ પોતે મૂખી ન હતા એવું સાબિત કરી દેખાડવા માટે ધણો લાગે કાળ ચિરંજીવ રહે છે, પોને જાતે જીવતા નથી દોતા તો પણ તેમણે જે કાર્ય આદરેલું હોય છે તે પણ એટલા તો લાંબા સમય સુધી

ચાલુ જ રહે છે કે જે ઉપરથી તેઓ સાવ મૂર્ખા જ હતા એવું દર્શિત થઈ શકતું નથી.

પૈસો કમાઈ લેવાના વિચારની અંસર, ચાપલુ ઉપર નફો મેળવવાનો આગ્રહ, અને તેનાથી પરિણમતી કામનો બેદરકારી, અને સેવાવૃત્તિનો અભાવ,—મને પોતાને પણ આ બધું ધણી રીતે દરમ્યાન થતું હતું. ધણી ખરી મૂસ્કેલીઓનું એ મૂળ હતું. મજૂરીને હું કાદર અપાવવામાં પણ એ કારણસૂત હતું, કારણ કે કામની ઊંચા પ્રકારની દેખરેખ અને દોરવણી સિવાય મજૂરીને ઊંચા દર આપવા પાલવે એમ નથી હોતું. ધણા ખરા માણસો કામ કરવાને માટે પોતે સ્વતંત્ર હોવા જોઈએ એમ ધન્ય છે; પરંતુ પ્રચલિત પદ્ધતિની અંદર તેઓ સ્વતંત્ર રહી શકતા જ નથી. મારા પોતાના જ પહેલ-વહેલા અનુભવની અંદર હું સ્વતંત્ર રહી શકતો ન હતો, મારા સ્વતંત્ર વિચારોને હું કોઈ પણ રીતે અમલમાં મૂકી શકતો ન હતો. પૈસો કેવી રીતે વધારે મળતો રહે એ જ ઉદ્દેશની આસપાસ બધી યોજનાઓ ચલી. કામ અગર મજૂરીનો વિષય છેક છેવટની મુશ્કેલીનો રહેતો. અને આ બધાએ કરતાં વિચિત્રમાં વિચિત્ર તો એ હતું કે એ વસ્તુસ્થિતિ ઉપર જાણે એ જ ચોખ્ખો હોય એવી રીતે પૂરકળ આગ્રહ પૂર્વક ભાર મૂકવામાં આવતો હતો. પૈસાને મજૂરી પહેલાં મૂકવો એ તદ્દન અયોગ્ય છે, તક વિરુદ્ધ છે એવું કોઈને પણ ભાગતું ન હતું, જો કે દરેક જણ એ વાત તો કબુલ કરતું જ હતું કે જે કંઈ નફો મેળવવાનો હોય તે કામમાંથી જ મળી શકે એમ હોય છે. પૈસો મેળવવા માટે મજૂરીનો જે દેખીતો હું કો માર્ગ છે તેના કરતાં પણ કોઈ બીજો વધારે હું કો માર્ગ જોઈ શકવાની તીવ્રેચ્છાનું આ પરિણામ હતું.

ઉદાહરણ તરીકે, હરીશાઈનો ઘખલો લ્યો, મેં જોયું કે હરી-



કાંઈ એક આદત સમાન લેખવામાં આવતી હતી, અને એક સારો વ્યવસ્થાપક કૃત્રિમ સાધનોદ્વારા ઈન્જિને મેળવી લઈ પોતાના હરીફોના બધા માર્ગો બંધ કરી દેતો. આમ કરવાનું કારણ એ હતું કે તેઓ એવી માન્યતા ધરાવતા હતા કે અમુક થોડાક જ માણસો ખરીદ કરી શકે એવા છે, અને તેથી કરીને બીજાની હરીફાઈમાં પોતાનો ધંધો આગળ વધારવાને માટે આ પ્રમાણે કરવાનું જરૂરી હતું. કેટલાકેને માફ કરશે કે પાછળથી ધણી આ આપમેલે આવતી ગાર્ડ-એના બનાવનારાઓ ધી સેલ્ડન પેટન્ટના આશ્રય તલે એક મંડળીમાં એકત્ર થયા, કારણ તેમ કંઘવાથી ગાર્ડીએની કિંમત ડગવવાનો અને સંખ્યા નહાર પાડવાનો બધો હક્ક પોતાની સ્વાધીનતામાં કાયદા-પૂર્વક આવી શકતો હતો. ધણા વેપાર-ઉદ્યોગના મંથો જે હાર્ય-જનક વિચાર સેવે છે કે વધારે નહીં ઉપરંતુ ઓછું કામ કરવા છતાંયે વધારે નફો મેળવી શકાય છે તેમ આ મંડળી પણ મેવતી હતી. દુઃ માનું હતું ત્યાં સુધી આ વિચાર અને આ યોજના ધણી જુની પુગણી છે જે માણસ પોતાનું કામ બરોબર રીતે કરે છે તેને પૂરતું હંમેશા મળતું નથી એ વસ્તુસ્થિતિ શી ગતે જોઈ થવા પામે છે તે દુઃ તે વખતે નમજી શક્યો ન હતા તેમ હજી પણ મારી ખ્યાનમાં એ વાત ઊતરતી જ નથી હરીફાઈની સાથે સુદ્ધ આદર્શમાં જે વખત વ્યતીત કરવામાં આવે છે તે કેવળ વૃદ્ધા જ પ્રભાવવ મા આવે છે. તેને બદલે કામ કરવામાં એ વખત મળાય તો ધણું સારું પરિણામ નિષ્પન્ની શકાય. ખરીદ કરવાને માટે તો જોઈએ તેવા મનુષ્યો તેવા હોય છે, માત્ર તેમને જોઈતી વસ્તુઓ અનુરૂપ કિંમતે તેમને પૂરી પાડવી જોઈએ જાતીય સેવા અમર માનવી આપ લે કરવા મારફતની મેવ, એ બંનેના ક્ષેત્રને આ સિદ્ધાંત મળી ગીતે લાભ પડે છે.

માગ આ ચિંતનના મુમયમાં દુઃ છેક આ ગુસ્સ શકે એમી રહ્યો

હતો. ચાર. સીલીન્ડર (ભુંગળાકાર પાત્ર) વાળી મોટર અને સર-  
તોમાં દોડે એવી મોટી ગાડીઓની એક જોડ બનાવવાના અમારા  
કામમાં અમે આગળ વધતા હતા. મને પુષ્કળ વખત મળતો  
હતો, કારણ મારો ધંધો મેં કદી પણ છોડ્યો ન હતો. માણસ  
પોતાનો ધંધો છોડી શકે એવું હું માનતો જ નથી. દિવસના વખ-  
તમાં તેનો તેને વિચાર આવવો જોઈએ, અને રાતના વખતમાં તેના  
તેને રૂપનાં આવવાં જોઈએ. પોતાનું કામ કચેરીમાં પોતાને કામ  
કરવાના કલાકોની અંદર કરવું, સવારમાં તે કામ હાથ પર લેવું,  
રહાંને મૂકી દેવું, અને ખીજ દિવસના સવાર સુધી તેને વિષે કંઈ  
પણ ચિંતા રાખવી નહીં-એ બધી યોજના છે તો થણી સુંદર.  
જે પોતે જીવનભર પારકાની દોરવણી ઉપર નભવા માગતો હોય,  
કોઈપણ કાર્યના દોરવનાર કે બ્યવસ્થાપક તરીકે નહીં પરંતુ એક  
નોકર, બહુ તો એક જવાબદાર નોકર તરીકે નિર્ભય પૂરી કરવા તે  
રાજી હોય, તો આ યોજના પ્રમાણે બહુ બરાબર થઈ શકે. જાતે  
મહેનત કરનાર મજૂરના સંબંધમાં તેના કામ કરવાના કલાકોની  
કંઈ પણ મર્યાદા તો હોવી જ જોઈએ, નહીં તો તે પોતાની જાતને  
તદન ધસી, શુભાવી નાખશે. હંમેશને માટે જાતે મહેનત કરનાર  
મજૂર તરીકે જ જે તે રહેવા માગતો હોય તો મીલની સિસોટી  
વાગનાં તેના કામ સંબંધી બધું તેણે જૂલો જ જવું જોઈએ, પરંતુ  
જે તે તેનાથી આગળ વધવા માગતો હોય, અને કંઈ પણ કરવાની  
અભિલાષા રાખતો હોય તો એ મીલની સિસોટી તેના આખા  
દિવસના કામ સંબંધી તેનામાં વિચાર ઉત્પન્ન કરી તે કામ વધારે  
મારી રીતે કેવી રીતે કરી શકાય તેના કંઈ ઇલાજ શોધી કઢાડવા  
પાઠ્ય મંથન ચલાવવાની પ્રેરણા પ્રકટાવનાર તરીકે ગણાવી જોઈએ.  
જે મનુષ્ય કામ અને ચિંતનને માટે મોટામાં મોટી શક્તિ  
ધરાવતો હોય તે ફત્તેહમંદ થવો જ જોઈએ. જે માણસ હંમેશાં

કામ કરે છે, પોતાનો વધો છોડતો નથી, આગળ ધપવા માટે ઉદ્વૃક્ત રહે છે, અને તેથી આગળ ધપી પણ શકે છે તે જે માણસ પોતાની માનસિક અને શારિરિક શક્તિ કચેરીના નિયત કરેલા કામ-કાજને માટે વાપરો જાય છે તેના કરતાં વધારે મુખી છે કે કેમ તે હું કહેવાની હિમત નહીં કરું, કારણ હું તે જાણતો નથી. એ પ્રશ્નનો નિર્ણય કરવાની ખાસ કંઈ જરૂર પણ નથી. દમ ઘોડાઓનું બળ ધગવતું એન્જિન વીસ ઘોડાઓનું બળ ધરાવતા એન્જિન જેટલું નહીં જ ખેંચી શકે. જે માણસ કચેરીના કામકાજની અદર માનસિક બળ વાપરે છે તે પોતાની શારિરિક શક્તિ ઉપર મર્યાદા તો મૂકે જ છે. જે ભાગ વહેવાનો તેને માથે લદાયો છે તેટલો જ વહન કરી ખેંચી રહેવું હોય તો બધે તે જાય—તે તે કરે જ છે, પરંતુ બીજો જેણે પોતાની શારિરિક શક્તિ વધારીને તેના કરતાં વધારે ભાર વહન કરવાની યોગ્યતા કેળવી હોય અને તે પ્રમાણે તે વહન કરતો હોય તેણે તો ફરિયાદ કરી જોઈએ નહીં. આરામ અને કામના પરિણામ જુદા જ આવવાનાં. મનુષ્યને જો આરામ જોઈતો હોય અને તે જો તેને મળે તો તેણે ફરિયાદ કરવાનું કંઈ કારણ નથી. પરંતુ આરામ અને કામમાંથી નિષ્પન્નતા પરિણામો નાને એકી વખતે તે ન મેળવી શકે.

તે વર્ષમાં ધધાના ત્રિવિધને મરતું જે કંઈ હું શીખ્યો તેને નકર ચન્દોમાં નીચે પ્રમાણે હું મૂકું છું ત્યારપછી દરેક વર્ગે કંઈને કંઈ વધુ હું શીખતો જ રહ્યો છું, છતાં એ પ્રથમના જે મારાં અનુમાનો બધામાં છે તેમાં ફેરફાર કરવાની જરૂર મને લાગી નથી —

(૧) આર્થિક પરિસ્થિતિ કામની આમગ મૂકવામાં આવે છે અને

તેથી કરીને કામના અંતરિક્ષ જોમનો હ્રાસ થાય છે, અને સેવાની ભાવનાનું તેનું બીજ નાશ પામે છે.

(૨) કામને બદલે પૈસો કમાવાનો પહેલો વિચાર કરવાથી નિષ્ફળતાનો ભય આપણે વહેલો વહેારી સમજે બીજે અને એ ભય ધંધાના બાગળ વધવાના બધા દ્વાર બંધ કરી મૂકે છે. હરીશ્ચન્દ્રનો બાહુ તેને બીવડાવે છે. પોતાની જુની ચાલતી આવતી પદ્ધતિઓમાં ફેરફાર કરવાથી પણ તે બીજે છે, અગર પોતાની સ્થિતિમાં સહેજ પણ ફેરફાર સ્વયંચાલો હોય એવું કરવાની તેની હિંમત ચાલતી નથી.

૩) સેવાની ભાવનાને જે અમરચાન આપે છે તેને માટે રસ્તો ખુલ્લો છે. પોતાનું કામ સારામાં સારી રીતે કરવાની ધમચા મોઢી મોખરે રાખનારને માટે માર્ગ ખુલ્લો છે.

## પ્રકરણ ૩૯.

ધંધાની શરૂઆત.

૮૧, પૅક-પ્લેસ નોમની જગ્યા ઉપર, આવેલી, ઇટેલી-બાધેલી, માગી નની સરખી દુકાનની અંદર નવી ગાડી બનાવવાની ફેટલીક રીતો, અને એની રચનાનું સ્વરૂપ, ખીલવવાનો મને પુષ્કળ અવકાશ મળ્યો હતો. મારે જોઈએ તેવું અને મારા મગજમાં ગમી ગયું હતું તેવું એક મંડળ યોજવાનું જે મારાથી બની શક્યું હોત તો. પણ એ તો તદ્દન દેખીતું હતું કે જે ધરેડની ગાડીઓ બનાવવાની પદ્ધતિઓ પ્રચલિત હતી તે ધરેડની અંદર રહી મારામાં મારી અને ઓછી કિંમતે વેચી શકાય એવી મોટર ગાડી હું તો બનાવી શક્યો ન જ હોત.

એ તો દરેક જણ જણે છે કે એકની એક વસ્તુને એક કગતાં અનેક વખત કરવામાં આવે તો પહેલી વખત કરતાં બીજી વખત તે વધારે સારી બની શકે છે. આ વાતનો સ્વીકાર તે વખતના કારીગરોએ કેમ ક્યો નહીં હોય એ કહી શકાય નહીં; કદાચ તેમના મગજમાં એવો ખ્યાલ દૃઢ થઈ ગયો હોવો જોઈએ કે વસ્તુનું વેચાણ કરવાને માટે તેને તાત્કાલિક-પહેલી પહેલી-બનાવી કાઢવાની અગત્ય વધારે છે. તેને સારી બનાવવા જતાં જે વખત જાય તે કાઢવાનું તેમને પાલવે નહીં. ધંધાધોરીઓની જુના પુરાણા વખતથી, આ એક ટેવ કહો કે રુઢી કહો, એવું થઈ ગયું છે કે જે પ્રકાશના માલની માગણી કરવામાં આવી હોય તેવા પ્રકારનો માલ બનાવી આપવો, એટલે બસ. આ કેટલું અયોગ્ય છે તે બતાવવાને માટે ધારો કે આપણે એકસો માણસોને અમુક એક ચીજ કેવા પ્રકારની બનાવવી છે તેને માટે પૂછીએ, અને તેઓના શા જવાબ આવે છે તે જોઈએ. એ મોમાંના લગભગ એકી તો ત્રી વિશે કંઈ

જાણતા જ નથી હોતા; તેઓ તો બિલકુલ બનાવનાર ઉપરજ તે વાત છોડી દે એવા હોય છે. પંદર જણાં એવું માનનારા દેશે કે એ બાબતમાં તેમણે કંઈ-કહેવું જોઈએ ખરું, જ્યારે પાંચ જ જણાં પોતાને શું ગમે છે, શું નહીં તે કારણો માથે ચોક્કસ જણાવી શકે એવા હોય છે. કોઈ પણ માલના ધગડામાં ઉપર પંચાણું ટકા ગણાવ્યા તેવા જ પ્રકારના માણસો હોય છે. હવે જે પાંચ ટકા રજા તેમાંના કેટલાક એ ખાસ કામને માટેની કિંમત આપી શકે એવી શક્તિ ધરાવતા નથી હોતા, એટલે ધગડામાં મમલુ અને કિંમત પણ આપી શકે એવા તો ઘણા જ બુજ્જ હોવાના. ઉપર પંચાણું ટકા જે ગણાવ્યા તેમાંના દસ કે પંદર માલની જાત ઉપર કિંમત આપવાના; અને બાકીના તો જાત જોયા 'વગર કિંમત ઉપર આધાર ગ્રામી ખરીદ કરવાના. દિવસે દિવસે એવા માણસો ઓછા થતા જાય છે, ખરીદ કરનારાઓ ખરીદ કરવાની ખુશીઓ શીએ છે, એટલે જો આ પંચાણું ટકા માણસોને બધી રીતે મારામાં મારી સેવા કંઈ વસ્તુ આપી શકશે તેના બરોબર ખ્યાલ રાખી તે વસ્તુ ઊંચામાં ઊંચી જાતની બનાવવાની તબવીજ કરવામાં આવે અને તેને ઓછામાં ઓછી કિંમતે વેચી શકાય એવી રીતે કરવામાં આવે તો તે વસ્તુની સર્વ-મામાન્ય માગણીને તમે પહોંચી શકશો, સંતોષી શકશો, એ ચોક્કસ માનજો.

આ કંઈ = રટ્ટન્ડર્ડાઈઝીંગ ( રહેણીતું ધોરણ નક્કી કરવાની ક્રિયા ) કહેવાય નહીં. એ રાજ્યનો ઉપયોગ આપણને મુશ્કેલીમાં દોરી જાય એવો છે, કાણુ એમાં બનાવવાની વસ્તુના સ્વરૂપની અને પદ્ધતિઓની અમુક પ્રકારની ચોક્કસાઈ મઠ ગઈ છે એવા પ્રકારની મમજ સમાયવી છે, અને તેથી કરીને સાધારણ રીતે એમાં કારીગર જે વસ્તુ પોતે વધારેમાં વધારે સહેલાઈથી બનાવી શકે અને જેને સ્વચ્છાવી પોતે વધારેમાં વધારે મેક્ષ મેળવી શકે એવા હોય.

વસ્તુ બનાવવાનું જ તે પસંદ કરે છે. એ વસ્તુના સ્વરૂપ કે તેની કિંમતમાં સામાન્ય જનતાનો સવાલ વિચારવામાં આવતો જ નથી. એ “રેન્ડાઈઝેશન” (રહેણીનું ધોરણ નક્કી કરવું તે) પાછળ મૂખ્ય વિચાર જે રહેલો છે તે વધારે નફા મેળવવાને માટે કેવી રીતે શક્તિમાન થવાય એ જ છે. અને તેના પરિણામને અંગે એકના એક વસ્તુ પૂરતી કરકસર સાથે જો બનાવવામાં આવે તો બનાવનારને દિવસે દિવસે વધારે ને વધારે નફો મળતો જ રહે છે. માત્ર પણ તે વધારે પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન કરી શકે છે અને તેને ખર્ચ ન પડે તેમ બજારમાં તેના માલનો જથ્થો એટલો બધો વધી પડે છે કે ઘણો તો પછી વેચાતો જ નથી. એ માત્ર ઓછી કિંમતે જો વેચી દેવામાં આવે તો વેચાણ ખરા, ખરીદશક્તિ તો હંમેશાં એની એજ હોય છે. પરંતુ દર વખતે કિંમતના ઘટાડા સાથે તે માત્રો જવાબ વાળી શકે એવી નથી હોતી. એક વસ્તુ જોઈએ તે કરતાં જાંચી કિંમતે એક વખત વેચવામાં આવી હોય, અને ધંધાની મંદીને લીધે એની એ વસ્તુની કિંમતમાં ઘટાડો કરવામાં આવે તો ઘણી વખત એ વસ્તુના ઉઠાવની બાજતમાં આપણે નિરાંત જા સેવવી પડે એવું થાય છે. અને તેનું કારણ મમજી શકાય એમ છે. જનસમાજ તો ઘણી કાળજી અને સાવચેતી વાળો જ હોય છે. તે માને છે કે કિંમતમાં જે ઘટાડો કરવામાં આવ્યો છે તે માત્ર ફંજ છે, અને તેટલા સારું ખરેખરો ઘટાડો થાય છે કે કેમ તેની તપાસ રાખતો તે વાટ જોઈ એમી જ રહે છે. એથી બિલકુલ બનાવટની કરકસરમાંથી ઉપજતો લાભ કિંમતને હલકી કરવાના ઉપયોગમાં લેવામાં આવતો હોય, અને જો જનસમાજ સારી પેઠે જાણતો હોય કે બનાવનારનો ધંધાનો એ હંમેશાની નીતિ જ છે તો તેને તેનામાં સારો વિશ્વાસ ઉત્પન્ન થાય અને તે પ્રમાણે તેના માલનો બિંદાવ થતો રહે. એવો બનાવનાર હંમેશાં

પ્રોમાણિક જ કિંમત લેશે એવો વિશ્વાસ પેદા થાય છે. એટલે "સ્ટેન્ડર્ડાઇઝેશન" (રહેણીનું ધોરણ નક્કી કરવું તે) જ્યાં સુધી વસ્તુની કિંમત ચારે ધડીએ ઓછી કરવાની નીતિ સ્વીકારતો નથી ત્યાં સુધી ખરાબ ધંધો ગણાય છે. જનતાને તો હમેશાં એ નવાજ જ લાગતી રહેવી જોઈએ કે એટલા પૈસામાં આટલું બધું એ શી રીતે મેળવી શકે છે.

જે અર્થમાં હું "સ્ટેન્ડર્ડાઇઝેશન" (રહેણીનું ધોરણ નક્કી કરવું તે) સમજું છું-પોતાની સારામાં સારી ખપતી વસ્તુ ઉપર પોતાનું બધુંએ ધ્યાન કેન્દ્રી દેવું એ અર્થ-એ સામાન્ય રીતે નથી સમજવામાં આવતો. પ્રથમ તો જનસમાજને કંઈ વસ્તુ વધારેમાં વધારે રૂચશે તેના ઉપર અને ત્યાર બાદ તે વસ્તુ કેવી રીતે ખનાવી શકાશે તેના ઉપર રાત્રિ દિવસ અને કદાચ વર્ષો સુધી ખણ વિચાર કર્યા કરી યોજના ઘડી કાઢવી તેનું નામ "સ્ટેન્ડર્ડાઇઝેશન". બિનાવટની ચોક્કસ ક્રિયાઓ તો આપોઆપ પાછળથી જોગી આવશે. એટલે કે, આપણા ધંધાનો પાયો નક્કી ઉપર ન ચલ્યાતાં ઉપયોગ ઉપર ચલ્યાયું તો જે આખરે જોઈએ છીએ તે બધો નફો આપણને મળી રહેશે અને આપણો ધંધો મજબુત પાયા ઉપર ચાલી શકશે.

આ બધું મને સ્વર્થ-સિદ્ધિ જેવું લાગે છે. જે કોઈ ધંધો આગળ જણાવી ગયા તેવા પંચાણું ટકા માણસોના ઉપયોગમાં આવવા માગતો હોય તેણે તો આ જ પાયા ઉપર પોતાના ધંધાના ચલુ-તરનું મંડાણ રચવું જોઈએ. ધંધો માત્ર શા માટે આ સિદ્ધાંત ઉપર નથી ચાલતો તેજ મને તો નવાઈ લાગે છે. હાથમાંનો ડૉલર તે જ દુનિયામાં જણે એક ડૉલર હોય એવી ભાવનાથી તેને પકડી રાખવાની જે ટેવ ધંધાધારીઓમાં જોવામાં આવે છે, તેને, ઉપર પ્રમાણે જો કામ ચલાવવું હોય તો, બૂલી જવી પડે છે. કેટલેક અંશે એ ટેવ બૂસાતી જતી લાગે છે. આ દેશના બધા મોટા



અને ફોટોગ્રાફીથી ચલના છુટક છુટક માલ વેચનારા જાડારો અમુક અમુક માલની એક જ કિંમત ગણીને ઘણો વ્યવહાર કરે છે. હવે એનાથી એક જ પગલુ આગળ ભરવાની જરૂર છે નાલ પેનાગને ફેટલું મદન કરવું પડશે એ વિચાર ઉપર કિંમત આંકવાની જે પદ્ધતિ છે તેને બદલે તે માલ ઉત્પન્ન કરવામાં થુ ખર્ચ થય છે, થુ નહીં તે જોઈ એ ઉત્પન્ન કરવાના ખર્ચમાં ઘટાડો કરી તે ઉપર કિંમત આંકવાની પદ્ધતિનો અગીકાર કરવો જોઈએ. જે માલ ઉત્પન્ન કરવાનો છે તેનું સ્વરૂપ જો પહેલેથી ખરોખર અભ્યાસ પૂર્વક નક્કી કરવામાં આવે તો તેમાં ફેર્ફારો કરવાના ખર્ચા થોડા આવે પણ મનાવવાની પદ્ધતિઓમાં ફેર્ફારો વારંવાર અને ફેરતી ગીતે જ થયા કરવાના. અમે જે જે કંઈ કરવાનું માથે લીધું છે તેમાં આ અમારો જાત અનુભવ ચાહેને છે તે કહીએ છીએ એ મધું ફેરુ ફેરતી ગીતે જ ચાહે અધુ છે એ ફે આગળ ઉપર જણાવીશ. અત્રે મારે આ બધું હોવામાં જે મુદ્દા ઉપર ખામ ભાગ મુકવાનો છે તે એ છે કે જે માલ ઉત્પન્ન કરવાનો છે તેના ઉપર પાછળથી પોતાનું મર્વેલ ધ્યાન રાખી શકાય તેને માટે તે સબધી પહેલેથી જ પુષ્કળ પ્રમાણમાં અભ્યાસ કરવો હોવો જોઈએ એ કંઈ એક મપોરે બેઠા અને વિચાર ચલાવ્યો એટલે થઈ અધુ એવી મહેલી વાત નથી.

આ અખતરાના વર્ષ દરમ્યાન ઉપર પ્રમાણેના વિચારો નાન મનની અદા બધાયે જતા હતા. ઘણું ખરું અખતરો સગત માટેની ગાડીઓ બાધવામાં કરવામાં આવતો હતો. કાગમ્ તે દિવસેમાં પ્રથમ પકિતની ગાડી મગતમાં દોડે એવી ટોલી જ જોઈએ એવો વિચાર રૂઢ થઈ ગયા એવો હતો. અગત ગીતે મગતમાં મને કંઈ રસ ન હતો. પરંતુ બધા જ એ પ્રમાણે કરતા હોવાથી મને પશુ તે જ પ્રમાણે કરવું પડ્યું.

૪ સ ૧૯૦૩ની અદ્દા દંડમ કુપરની મુદ્દતો મે બે ગાડીઓ માત્ર ઝડપના અચયથી જ બનાવી બન્ને તદ્દન મગખા જેવી જ હતી એટલે “દલદલ” સંજ્ઞાથી ઓળખવામા આવી બીજાનું નામ “ઝેરો” પાડ્યું. એથી હોર્સ પાવરના મળવાળા ચાગ મોર્ગા મિલિન્ડરો ( ભુગળાકાર પાત્રો ) મે અદ્દા મૂકેલા હતા આગ મુઠ્ઠી આટલા મળવાળા સિલિન્ડરો ( ભુગળાકાર પાત્રો ) મૂકેના કોઈના સાલળવામા આવેલા ન હતા આ મિલિન્ડરો ( ભુગળાકાર પાત્રો )ને અવાજ જ એટલો મધો થતો હતો કે માત્ર તેના અવાજથી જ માણસ સ્વપ્નમુઓ થઈ જતો બેગવાની એ- જ જગ્યા તેમા ગમખવામા આવેલી હતી એ ગાડીઓ મે તમ કુપરે ચવાની ત્રેણ અમે તેને તેની છેવટની વધારેમા વધારે મતીએ ઢાડી મૂકી હતી તે વખતની અમારી લાગણીઓનું વર્ણન હું શબ્દે મા બરોમર આપી શકું નેમ નથી એમાની એકાદીમા ફરી બાન્યા પછી નાયમગના ધોધ ઉપર ચઢને જવાનું હોય તો તે પણ માત્ર એક રમત જેવું જ લાગે એવી એની ઝડપ હતી “દલદલ”ની ગાડી જે અમે પહેની મહાર પાડી હતી તેને મરતમાં મૂકવાની જવાબદારી એવાની મારી તેમજ કુપરની છત્તા ન હતી. કુપરે વહુ કે મતી ઉપર જ ગળે પોતાનું શવન નલાવતો હોય એવા એક માણસને તે ઓળખતો હતો એને મન કોઈપણ ચીજના ગમે તેટલી ઝડપ વીસાતમા નહોતી એટલે સ્ટાર્ટ લેકે નામના શહની અદ્દર તેણે તર કયો અને બાર્ને આલ્ફ્રીડ નામનો એક વા-ધારી, પમગાડી ( ગાયનીકલ ) ચલાવનાર માણસ, આવી પહાચ્યો તેણે મોટરગાડી કોઈ દિવસ ચલાવી ન હતી, પરંતુ પ્રયત્ન કરી બેગવાનો વિચાર તેને રમી ગયો તેણે કહ્યું કે ગમે તે ઉપર એક વખત તો તે પોતાની અગમચાથ કરવાને ખુશી હતો.

ફક્ત એક અઢવાડિયામા મોટરગાડી જેમ ચલાવવી તે તેને

અમે શીખવ્યું. બીક જેવું કશું છે એવું તો તે સમૂળગ્રં જાણતે જ ન હતો. એ રાક્ષસને કેવી રીતે કાણુમાં રાખવો એટલું જ માત્ર એને તો શીખવાનું હતું. તે ગાડીને કાણુમાં રાખવાની તેને જે મહેનત તે વખતે હતી તેની સાથે આજની ઝડપીમાં ઝડપી ગાડીને કાણુમાં રાખવાની જે મહેનત પડે છે તેને સરખાવતાં આજની માડીમાં પડતી મહેનતનો કંઈ જ હિસાબ નથી એમ કહીએ તો તે અનિશ્ચયોક્તિ બરેલું જરાકે નથી. “ સ્ટીઅરીંગ વ્હીલ ”નો તો તે વખતે વિચાર સરખો પણ ઉત્પન્ન થયો ન હતો. પહેલાં મેં જે ગાડીઓ બનાવેલી હતી તેને “ ટીલમ ” રાખેલાં હતાં. આ ગાડીમાં મેં એ હાથે પકડી શકાય એવું “ ટીલર ” રાખેલું હતું, કારણ ગાડીને બીધી રાખવાને માટે એકાદ જખરા માથુસમાં જેટલું જોર હોય તેટલું બધું જોર તેણે વાપરવું પડે એવું હતું. જે સરત માટે અમે કામ કરતા હતા તે ઝ્રોસે પોંચન્ટ નામના રસ્તા ઉપર ત્રણ માઇલ દૂર થવાની હતી. તે વખતના સરતના રસ્તાઓને સાચીય ગીતે કંઈ તેની કિનારાથી બાધી લેવામાં આવ્યા ન હતા. એક મોટર ગાડી ધીમે ધીમે કેટલી ઝડપ પકડશે તે પણ કોઈ જાણતું ન હતું અને રસ્તામાં જે ફેર, વળાંક, કે ચડકરો, એ ગાડીઓને લેવડાવવાં પડે એવા હોય તે કેટલાં જોખમકારક હશે તે ઓલ્ડશીફ્ડ કરતાં બીજો કોઈ વધારે મારી રીતે જાણતો ન હતો. એટલે તેણે ગાડીમાં જેવી બેઠક લીધી કે તરત આનંદપૂર્વક જણાવવા લાગ્યો કે “ આ રથ બહે મારો જાન લે પરંતુ પાછળથી લોકો એવું જરૂર કહેશે કે જે વખતે આ ગાડી મને પોતાને રસ્તાની કિનાર ઉપર ચઢને કુદાવીને લઈ ગઈ તે વખતે હું બચકર ઝડપે તેને હંકારી રચો હતો. ”

અને તે ઉપડ્યો જ...આસપાસ જોવાની તેણે દિંમત કરી જ નહીં, વળાંક કે ચડકરો આગળ તેણે માડી બંધ રાખી જ નહીં. એણે તો માત્ર ગાડીને જેમ જમ તેમ જવા જ દીધી. અને તે

અરોબર ગઠ પશુ ખરી. એ સરતમાં તે પહેલો જ આવ્યો, અને તેનાથી ખીજો નંબરે આવનાર હરીકૃષ્ણ તે અડધો માઇલ આમળ હતો.

“ ૯૯૯ ”ની ગાડીએ તેની પાસેથી જે કામ લેવાની મારી ધારણા હતી તે આપ્યું ખરું. હું પુષ્કળ વેગે દોડતી મોટરગાડી બનાવી શકું છું એ વાતની સારી જોવી જાહેગત પશુ તેણે કરી એ સરત થઈ ગયા પછી એક અઠવાડિયામાં મેં ફોર્ડ મોટર કંપની ઊભી કરી. તેની અંદર ઉપ-પ્રમુખ કહો, ગાડીઓના સ્વરૂપનો નિર્માતા કહો, નિષ્ણાત સાંચા કામ જાણનાર કહો, બધા કામ ઉપર દેખરેખ રાખનાર કહો, અને તેનો આમાન્ય વ્યવસ્થાપક કહો-જે કહો તે બધું હું જ હતો. એક લાખ ડૉલરની તે કંપનીની મૂડી હતી, જેમાંના સાડી પચીસ ટકા જેટલા પૈસા તો મારા જ હતા. રોકડ બધી મળીને અઠાવીસ હજાર ડૉલર જેટલી રકમ ખીજાઓ પાસેથી ભરાવવામાં આવી હતી. ચરુઆતમાં હું એમ ધારતો હતો કે જે કંપનીની અંદર બધું કાણુમાં ગળી શકાય તેના કરતાં ઓછો ભાગ જો આપણે ધરાવતા હોઈએ તો જ તે કંપનીનું કામ આમળ થપી શકે, જો કે મારો પહેલાંનો અનુભવ બાનાયી વિરુદ્ધનો હતો. પરંતુ ધણી જ ટુંક સમયની અંદર અને સમગ્રયુ કં કાણુ તો બને તેટલો બધો મારે જ રાખવો જોઈએ, અને તેથી ઇ. સ. ૧૯૦૬માં, એ કંપનીના કામકાજમાંથી મેજવેલી કમાણીમાંથી ને કમાણી-માંથી જ મેં લગભગ એકાવન ટકા જેટલો ભાગ મારો કરી લીધો, અને ત્યાર પછી થોડા વખતની અંદર વધારીને માડીઅઠાવન ટકા જેટલો ભાગ મારો કરી દીધો. કંપનીનો બધો નવો મરસામાન તેની કમાણીમાંથી જ આણવામાં આવેલો છે અને તેની સઘળી પ્રગતિ એની અંદરની કમાણીમાંથી ને કમાણીમાંથી જ સધાઈ છે. ઇ. સ. ૧૯૧૬માં મારા પુત્ર એડસલે જાકીન સાહી-એકતાળીસ ટકાનો ભાગ બધો દક્ષિણ જ ખરીદી લીધો, કારણ જે ખીજા લોકોના

અખત્યારમાં, એ ભાગ હતો તેમાંથી કેટલાક મારી ધધાની નીતિને મળતા થતા ન હતા, આ અર્થાત્ ભાગ પૂરતા તેણે લગભગ પાંચઠલાખ ડોલર આપ્યા.

મૂળેની કંપની, અને તેનો બધો સરંજામ જેવો ભેષ્યે તેવો પૂરો ન હતો એ આ ઉપરથી અમળ્યું હશે. મેંક એવેન્ચુ નામના રેસન ઉપર આવેલી સ્ટ્રેબોના સુધારની એક દુકાન અમે બાંહે રાખી. મારી રચનાઓ પ્રમાણે બનાવવા માટે તે બનાવવાની પદ્ધતિઓ પછી મેં બગબર નિર્ધાર કરી ગળી હતી, પરંતુ તે વખતે યંત્રો ખરીદ કરી લાકીએ તેવી રચોતિમાં અમે હતા નહીં, તેથી આખી ગાડીની બનાવટ મારી રચનાને આધારે જ કરવામાં આવતી હતી; બનાવનારાઓ ભુલ ભુલ હતા. અને અમે બધાએ ભુલ ભુલ ભાગે એકલા કરવાનું ક્યું. ભવિષ્યની વધારેમાં વધારે કરકમગવાળી માન મનાવવાની પદ્ધતિ એજ ગળાગે કે જેની અદર સમગ્ર વસ્તુ એકજ છ.પરાની તળે તૈયાર થયેલી નહી હોય, મિલાય કે તે વસ્તુ નહન માદી અને મરજ હોય. આધુનિક—ખરી રીતે કહીએ તો ભવિષ્યની—પદ્ધતિ એ છે કે વસ્તુનો દરેક ભાગ જે ઠેકાણે સારામાં મારો મનનો હોય તે ઠેકાણે બનાવડાવવો, અને તે ગીતે તૈયાર થયેલ ભાગોનું છેવટે એકત્રિત ભેગબ કરી એ વસ્તુ આખી ઉભી કરી દેવી. હાલમાં આપણે આ પદ્ધતિને અનુમરીએ છીએ અને એ વધુ નહોતા પ્રમાણમાં અનુમગાય એવું આપણે વાંચીએ છીએ.

નનનો બેઠ જરોખર પારખી ગઠતા નથી. પહેલાની વાહનો વાધવાની ગામડી પદ્ધતિઓમાં ખાસ કરીને આ પ્રમાણે થતું હતું. જુનું બળદ માડુ વજનમાં એક ટન રહેતું—એ વજન એટલું બધું પડતું કે બિલકુલ તે તેને નબળું બનાવી મૂકતું. ન્યુ યૉર્કથી ચીકાગો સુધી મનુષ્યોનો કેટલાક ટન હાર ખેંચી જવા માટે આગમોડીવાળાઓ કેટલાયે સો ટનના વજનની માડી બાધે છે, અને પશ્ચિમ ખરા બળની મંપૂર્ણ નુકસાનીમાં આવે છે, અને ચકિતના રૂપમાં કેટલાયે લાખો ટનનો વજન જરૂરનો વ્યય થયા કરે છે. જે વખતથી બળ વજનના રૂપમાં ફેરવાઈ ગય છે તે વખતથી “ ડિમિનિશિંગ ગ્રિટ-સ ” નો નિયમ પોતાનો લાગ લગવવા માડે છે. એક સ્ટીમ રોલરને માટે વજન જરૂરનું હોય છે, બીજો કયાંય નહીં. બળને વજનની ભેડે કાઢ મંખંધ નથી દુનિયાની અંદર જે માણસ ખરે-ખરો કામ કરે છે હોય છે. તેનું માનસ હંમેશા ચચળ, હલકું અને મજબુત હોય છે. દુનિયાની અંદરની સુદરમાં સુદર વસ્તુઓ જોશો તો જણાશે કે જેની અંદરથી વધારાનું બધું વજન નિમૂળ કરવામાં આવ્યું હશે તેજ સૌથી વધારેમાં વધારે સુદર વસ્તુ તરીકે દીપી આવશે. શું મનુષ્યોમાં, કે શું વસ્તુઓમાં, બળ અને વજન એક નથી. મેં જે માડી બનાવી હતી તે તે વખતની બનાવવામાં આવેલી બધી માડીઓ કરતાં વજનમાં હલકી હતી. પહેલેથી જો મને ખબર હોત તો તેના કરતાં પણ વધારે હલકી તેને મેં બનાવી હોત, પરંતુ તેવા સાધનો મને મોડા પાછળથી મળી આવ્યાં.

અમારા પહેલા વર્ષની અંદર “ મોડેલ-એ ” માડી અમે બનાવી. “ રન-એબાજિટ ” ૮૫૦ ડૉલરમાં વેચી, અને “ ટ્રાનો ” નવસો પચાસ ડૉલરમાં. આ મોડેલની અંદર બીજી સામું એક બે કેસીલીન્ડર ( સુમળાકાર પાત્ર ) વાળું મોટરનું જોડવામાં આવ્યું

હવે, જે આઠ ઘોડાના બળ જેટલી શક્તિ ઉત્પન્ન કરતું. તેને ચલાવવાનું સાંકળની મદદથી ચર્ચ શકતું હતું; તેના ઘોડાનું તળિયું આંતરે ઇંચ હતું; એટલે એ જરા સાધારણ લાંબું મણતું; અને પાંચ ગેલન સુધીની તેની બળતણ શક્તિ હતી. પહેલા જ વર્ષની અંદર આવી ૧૭૦૮ ગાડીઓ અમે બનાવી અને વેચી. એવી રીતે જનતાએ પણ અમને ધણો આરો સાથ આપ્યો કહેવાય.

“ મોડેલ-એ ”ની દરેક ગાડીની પાછળ જોતા જશો તો એક ઇતિહાસ રહેલો છે. ૪૨૦મા નંબરની ગાડીનો દાખલો સ્થો. ફ્રેન્ક ફોર્નિઆના, ડી. સી. ફોર્થીઅર નામના કર્નલે ૧૯૦૪ ની સાલમાં તે ગાડી ખરીદ કરી હતી. એ એક વર્ષ તેણે વાપરી, પછી વેચી દીધી અને નવી ફોર્ડ-ગાડી લીધી. આવી ગીતે એ ત્રણ વર્ષ એ ૪૨૦ નંબરવાળી ગાડી એકના હાથમાંથી બીજાના હાથમાં મળે એમ થયા ક્યું. છેવટે ૧૯૦૭ની સાલની અંદર પર્વતોવાળા પ્રદેશના મધ્યમાં આવેલા રામોના પાસે રહેતા એક એડમન્ડ જેકબ્સ નામના માણસે તે ખરીદી લીધી. કપરામાં કપરા કામને માટે, અને તદ્દન બિનકાળજીથી કહીએ તો પણ આમે એવી રીતે, તે ગાડીને તેણે કેટલાંક વર્ષો સુધી હાંક્યે ગળી. પછી તેણે પણ નવી ફોર્ડ-ગાડી ખરીદી અને પોતાની જુની ગાડી વેચી દીધી. ૧૯૧૫ની સાલ સુધીમાં ૪૨૦ નંબરવાળી ગાડી કુન્દેલો નામના માણસની કને આવી ચઢી. તેણે વળા પેપુ બીજું મોટર ચંત્ર અંદરથી કાઢી નાંખ્યું અને બીજા ઘણા ફેરફારો દાખલ કર્યા; છતાં એ ગાડી એવી ને એવી સરળ આત્મા જ જાય છે. આ બધા ઇતિહાસ વર્ણવવાનું તાર્તમ્ય માત્ર એટલું જ છે કે ફોર્ડ-ગાડી એવી હોય છે કે તેનો એક એક ભાગ છુટો પાડી તેનું જે કરવું હોય તે તમે કરી શકો છો. અને તેમ છતાંએ તેનો નાશ કે વિનાશ ચર્ચ શકતો નથી તે બનવાવનું.

અમારી પહેલી જાહેરાતમાં અમે જણાવ્યું હતું કે:—ઉદ્યોગ-

ધંધાવાળા અને ખાતગી રીતે વાપરનારા મનુષ્યોના રોજના વપ-  
રાશને માટે હિપથોમર્માં આવે એવી એક સ્વયંચાલિત ગાડી બનાવવી  
અને વેચવી એવો અમારો આશય છે. જે જોખમભરેલી ઝડપી  
ગતીનો બધી તરફથી અસ્વિકાર કરવામાં આવે છે તે ગતીએ તે  
કદાચ ચાલી શકે એવી નહીં હોય, પરંતુ સાધારણ માણસને મંત્રાપ  
આપે એવી ઝડપી ગતીએ તે ચાલી શકે એમ છે. તેની સોઇ, તેની  
સાદાઈ, તેની સહીસલામતી, બધી રીતની તેની સગવડ, અને એ  
બધાય કરતાં તેની તદ્દન બ્યાજખી કિંમત, જેને લઈને કેટલાયે  
હજારો માણસો, જે તેની સરખામણીમાં ખીજી ગાડીઓની મગાતી  
બેઠુદી કિંમતને લઈને એવી ગાડીઓ લઈ ચકતા નથી, તેઓ પણ  
તેને પ્રુશીથી ખરીદ કરી શકે એવી-એવા બધા એના ગુણોને લઈને  
દરેક પુરુષ, સ્ત્રી, અગર બાળક તેનાથી આકર્ષાવા વગર રહેશે જ  
નહીં. અને નીચે જણાવેલા મુદ્દાઓ ઉપર અમે ખાસ ભાર  
મૂક્યો હતો:—

સારામાં સારો માલ.

સાદાઈ—તે વખતની ઘણી ખરી ગાડીઓને નિર્મંત્રણમાં રાખવા  
માટે ઘણી કાબેલીયત અને આવડતની જરૂર રહેતી.

તેનું એન્જિન.

તેનામાં અગ્નિની ઉત્પત્તિ—જે ૭ “ફૂમસેલ બેટરી” (સુકા  
કાપાવલી)ના એ ‘સેટ’ (સુય)થી થતી હતી.

એની મેજે ચતુ તેલ પુરવાનું કામ.

સરળતા અને સહેલાઈથી ચલું તેના નિર્મંત્રણનું કામ.

ઝારીગીરી.

એ એક શાખ અને આર્નલ હિપથોમર્ કરવાનું સાધન છે એ



મુદા ઉપર અમે જરૂરથી બાર મૂક્યો ન હતો. અને એવો બાર અમે કોઈ દિવસ પણ મૂક્યો નથી. તેની પહેલવહેલી મહેરાતમાં પણ મોટરગાડી એ એક જરૂરનું સાધન છે, ઉપયોગનું સાધન છે, એવું જ અમે દેખાડ્યું. અમે કહ્યું:—

આપણે 'સમય તે જ ધન છે' એવી જુની કહેવત લોકોને મોઢેથી વારંવાર સાંભળીએ છીએ ખરા, છતાં જેને એની ખાસ કિંમત હોવી જોઈએ એવા ઉદ્યોગ-ધંધાધારી મનુષ્યોમાંના કેટલા થોડા એ કહેવતને સત્ય માની તે પ્રમાણે પોતાનું આચરણ કરે છે? જે માણસો હંમેશાં વખત ઓછો પડવાની ફરિયાદ કર્યા કરે છે, અને અઠવાડિયાના દિવસો પણ ધણા ઓછા પડવા બદલ અફસોસ કરે છે, જે માણસોને પાંચ મિનિટ ગુમાવવી એટલે એક ડૉલર ફેંકા દેવો એવી વખતની કિંમત છે, જે માણસોને પાંચ મિનિટના વિલંબ માટે ધણીયે ડૉલરોનું નુકસાન ખમવું પડે છે, તેઓ હજી પણ પોતાના અવરજવરને માટે અમે તેવી અનિયમીત, અગવડ ભરેલી, અને મર્યાદીત સાધનોવાળી, મહેસૂલાઓમાં ઢોડતી ગાડીઓ ઉપર આધાર રાખી બેસી રહે છે; જે તેઓ આવી એક સંપૂર્ણ, સરસમાં સરસ કામ આપે એવા, અને જિંદગી પ્રકારની આપમેળે ઢોડતી ગાડી ખરીદવામાં તફાવત સાધારણ રકમ ખર્ચે તો તેમની વખત સંબંધનો અનેક ચિંતાઓ અને તેમનું અનિયમીતપણું તેઓ જરૂર ટાળી શકે, અને વળી ઉપરાંત પોતાની ઇચ્છા યદ્યપ્ત આવે ત્યારે આરામથી મુસાફરી કરવાનું સાધન પણ પોતે વસાવી શકે એમ છે.

હંમેશાં તૈવાર, હંમેશાં ખાતીવાળી.

નમારો વખત અને તેને અંગે પૈસા પણ જાળવવા માટે જાળવવામાં આવેલી.

વખતસર ગમે ત્યાં જવાની છુટ્છા થાય ત્યાં લઈ જવા માટે તેમજ પાછા લઈ આવવા માટે બાંધવામાં આવેલી.

નિયમીતપણે જાગવનાર તરીકેની તમારી નામના વધારવા માટે, ધરાકોને ખુશમિનજમાં રાખવા અને ખરીદ કરવાની વૃત્તિ થાય એ પ્રમાણે કરવા માટે બનાવવામાં આવેલી.

ધંધો અગર મઝા-જો અર્થમાં લેવી હોય તે અર્થ-માટે બનાવવામાં આવેલી.

અને તમારી તન્દુરસ્તી માટે પણ બનાવવામાં આવેલી-અપૂર્ણ સુદર નહીં એવા, મમે તેવા સાધારણ સારા, રસ્તા ઉપગ્રથી તમને તમારા શરીરના અંગો સખળ-અખળ થયા વગર લઈ જઈ શકે એવી, તમારા મગજને બાહ્ય પ્રકૃતિના આનંદદાર તાણુ રાખી શકે એવી, તમારા ફેફસાને તદ્દન યોગ્ય પ્રકારની હવાદારા સારામાં મારુ ટોનીક ( શક્તિવર્ધક ઓષધ ) પુરુ પાડી શકે એવી.

ઝડપની બાબતમાં, તમારી મરજી પ્રમાણે કામ આપે એવી. બન્ને બાજુએ ઊંચેલા લીલાછમ ઝાડોની ઘટાથી બનેલા એવેન્યુમાં ઘસને ધીરે ધીરે જવાનું નમે પમદ કરો તો તે પ્રમાણે જઈ શકે. હો, અગર તમારા પગ આગળ રાખવામાં આવેલું “ કુટલીવર ” ( પગ આગળનું ઉચ્ચાલક ) તમે હજાવો એટલે બાજુનો દેખાવ બધો એક સરખો જ લાગે અને માલસા પથરા મળવા આબોને ખેંચી નિશ્ચેષ્ટ રાખવી પડે એટલી ઝડપે પણ તમે જઈ શકશો.

શરુઆતથી જ અમે સેવાનો હિદેશ ખ્યાનમાં ગણીને અમારુ કામ કરતા હતા, અને મહેલ કે મોજમઝાના હિદેશ પાછળ અમે માયાફૂટ કરી જ નથી તે જણાવવા સારુ ઉપર પ્રમાણેનો અમારી જેદરાતનો સાર મેં આપ્યો છે.

કોઈ જાદુઈ ઝડપે અમારો ધંધો ચાલવા માડ્યો. ગમે તેવા પ્રતિકૂળ સંતોગોની સામે ટક્કર ઝીલી શકે એવી ગાડીઓ તરફે અમારી ગાડીઓની પ્રતિષ્ઠા વધી. અમારી ગાડીઓ મજબૂત સાદો અને સારી રીતે બનાવવામાં આવેલી હતી. આ ગાડીઓનો સર્વ-સામાન્ય એક નમુનો કાઢવાની મારી યોજના ઉપર હું કામ કર્યું જતો હતો, પણ ખાસ રચનાઓ મેં નક્કી કરી ન હતી, તેમજ એવા ઘાટ બનાવવાને માટે યોગ્ય તે યંત્રો જોઈએ તે તથા ખીજો બધો સરસામાન લાવવાને માટે પૈસાનું સાધન અમારી પાસે ન હતું. સારામાં મારા અને વજનમાં હલકામાં હલકા સાધનો શોધી કાઢવાને માટે પણ મારી પાસે પૈસા ન હતા. બજારમાં જે સાધનો વેચાતાં તેનાથી જ અમારે હજી સંતોષ માનવાનો હતો. જે મળતાં તેમાંનાં મારામાં સારાં જ અમે લેતા, પરંતુ સાધનોનું શાસ્ત્રીય અન્વેષણ કરવાને, તેમજ મૌલિક શોધખોળ કરવાને માટે જોઈતી સગવડો અમારી પાસે ન હતી.

અમારી ગાડીઓ એક જ નમુનાની બનાવ્યે જવાનું ઇચ્છવાયોગ્ય છે કે કેમ તેની મારા સાથીદારોને બરોબર ખાતરી થઈ ન હતી. જુનો પગગાડી (બાયસીકલ) નો ધંધો જે પ્રમાણે ચાલતો હતો તે પ્રમાણે આ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓનો ધંધો પણ ચાલતો હતો. એ ધંધામાં દરેક કારખાનાવાળો ૨૨ વર્ષે નવી નવી જાતના નમુના બહાર પાડવાનું આવશ્યક માનતો હતો અને એ નમુનો પહેલાંના બધાથી એવો તો લિન્ન રાખવામાં આવતો કે જેઓની પામે જુના નમુનાઓ હોય તેઓ તે કાઠી નાંખી નવા જ ખરીદ કરવાને લલચાય, આકર્ષાય. એ પદ્ધતિ મારા ધંધાને માટે જરૂરની ગણાતી હતી. ઊંચો પોતાનાં કપડાં અને હાંટને વિષે નવીનતાનો જે શોખ ધરાવે છે તેની સાથે, આ વિચારને સરખાવી શકાય. પરંતુ એમાં કંઈ સેવાભાવનાની ધુન નથી આવતી. કંઈ નવું યુરુ પાડવું એ જ

તેનો ઉદ્દેશ હોય છે, પહેલા કરતાં વધારે સારું પૂરું પાડવું એ નહીં. ધંધા-દંમેયનું વેચાણ-ધરાકને પુરેપૂરો સંતોષ આપવા વિપર નથી નમતો, પરંતુ એક ચીજના બરોબર પૈસા પહેલા પોતે મેળવી લે અને ત્યારબાદ ધરાકના મનને એવું થયા કરે કે બીજી અને તદ્દન જુદી ગતતી ચીજ તેણે ત્યાંથી જ લેવી જોઈએ, એ ઉપર આધાર રાખે છે. આ વીચાર એટલી તો દૃઢતાથી જડ બાલી બેઠેલો જેવામાં આવે છે કે આપણને નવાઈ જ લાગે. તે વખતે મારા મગજની અંદર જે યોજના રમ્યા કરતી હતી, પરંતુ જેનો અમલ કરી શકાય એટલી હદે અમે આગળ વધેલા ન હતા, તે એ હતી કે એક વખત નમુનો નક્કી થયો કે પછી તેના ઉપરનો બધો સુધારો વધારો જુના નમુનાની સાથે ચ્વદલ બદલ કરી શકાય એવો થવો જોઈએ, મતલબ કે, કોઈપણ ગાડી જુની હોવા પુરતી જ કાઢી નાંખવા જેવી હોવા જોઈએ નહીં. યાંત્રિક સામાનનો દરેક ભાગ એવો તો મજબૂત અને સારી બનાવટનો વાપરવાની મને અભિલાષા છે કે કહી પણ એને બદલે બીજો ભાગ લેવાની કોઈને જરૂર જ ન પડે. કોઈપણ પ્રકારનું સારું યંત્ર એક સારી બનાવટના ધડિયાળા જેટલું ટકવું જ જોઈએ.

બીજા વર્ષની અંદર અમે ત્રણ પ્રકારના નમુનાઓ બનાવવા પાછળ અમારો શક્તિ વાપરવા માંડી. (૧) ચાર સિલિન્ડર (જુ ગા-કારપાત્ર) વાળી એક ફરવાની ગાડી, “ મોડેલ-બી ” નામની, બનાવી જે બે હજાર ડૉલરમાં વેચાઈ; (૨) “ મોડેલ-સી ” નામની ગાડી, જે “ મોડેલ-એ ” વાળી ગાડીને કંઈક સુધારીને બનાવવામાં આવી હતી તે, જે પહેલાંની કિંમત કરતાં પચાસ ડૉલર વધારેમાં વેચાઈ; અને (૩) “ મોડેલ-એફ ” નામની ફરવાની ગાડી, જે એક હજાર ડૉલરમાં વેચાઈ. એટલે કે, અમે અમારી શક્તિ જુદી જુદી દિશામાં વેરી અને કિંમતમાં વધારો કર્યો, અને તેથી કરીને પહેલા વર્ષમાં

નેટલી ગાડીઓ વેચી શક્યા હતા તેના કગનાં થોડી ગાડીઓનું વેચાણ આ વર્ષમાં કરી શક્યા. ૧૬૯૫ ગાડીઓ વેચાઈ હતી.

માધારજી રસ્તાના વપરાશને માટે પહેલી જ ચાર સિલિન્ડર (બુ મ- બાકારપાત્ર)વાળી “મોડેલ-બી” નામની માડોને ગ્રાહકોમાં લાવવાની જરૂર હતી. મરત જતવી, અગર ટ્રાક ગાડીએ ન ક્યું હોય તે કરી બનાવવું, એ તે વખતે સૌથી સારામાં મારી ગ્રાહકોમાં પહોંચી હતી. તેથી જુની “૯૯૯” વાળી ગાડીની જગ્યામાં બનાવેલી “એમ” નામની ગાડી મેં તૈયાર કરી-અરી રીતે તો તેને નવીજ બનાવી- અને ન્યુ યૉર્કમાં ઓટોમોબાઈલ પ્રદર્શન લરાવાનું હતું તેના એક અકાડિયા પહેલાં બરફ ઉપર માપીને નક્કી કરેલા એક માપક મુજબ ઉપર મેં ગતે તેને ચલાવી જોઈ. એ સરત તો મારાથી કરી બુલારી નહીં. અગર બહુ જ લીસો હતો. એટલો બધો લીસો અને મુવળો કે એક વખત તો સગતમાંથી હડી જવાનો મેં વિચાર કર્યો, પરંતુ એમ લાગ્યું કે જો આ મરતમાંથી હડી જાય તો તદ્દન અવળા પ્રકારની જ ગ્રાહકોમાં અમે આવી જાય, એટલે એ “એમ” ગાડીથી અખતરો કરી જોયા વગર છૂટકો જ રહ્યો ન હતો. અગરની અદર એવા ચાસ પડી ગયા હતા કે એ ચાસમાં ગાડા જતા પહેલાં તો હવામાં ઊંચે ફૂટતી, પછી તે કેવી રીતે નીચે આવી રહેતી તે મેં કદી જાણ્યું નથી. જ્યારે હવામાં ફૂટતો ન હોઈ ત્યારે ટું ગળે લપસી જ જતો હોઈ એવી રીતે ગાડી ચાલતી અને મેં તેમ કરીને એ ગાડીની ઉપરની બાજુ ડું બરોબર જાળવી શક્યો. તેને ઊંચો પડવા દીધો નહીં કે ગળડી જવા દીધો નહીં એ જ મહાન ફોલો તે વખતે મેં જોયો, જેને લઈને એ ગાડીની નામના આખી દુનિયા ઉપર પ્રસરી ગઈ. પરંતુ તેણે કિંમતનાં ખોટા દર્ષ ભાગી નહીં. કોઈ પણ ચીજને માટે કોઈ પણ એવો અવનવો બનાવ કે તેની પૂરક પ્રમાણની ગ્રાહકોમાં આવી

હોય તો તેથી કંઈ એવું વેચાણ થણા લાંબા સમય સુધી ટકી જ રહે છે એવું ચોક્કસ કરી શકાય નહીં. ધંધો કંઈ રમત કે ખેલ નથી. આ બધું માગ કહેવાનો માર દુઃ હજી હવે જણાવીશ.

જે પ્રમાણમાં અમારો ધંધો ચાલી રહ્યો હતો તે જોતાં અમારી નાની લાઠકાંની બનાવેલી દુકાન તદ્દન જ નાની પડી અને વધુ વખત નભી શકે, એવી ગહી નહોતી. તેથી ઈ. સ. ૧૯૦૬ ની અંદર અમારા ચાલુ ભંડોળમાંથી પુરતા પૈસા લઇને વીકેટ અને ઓમીયન મહે-લ્લાઓના એક ખુણે ત્રણ મજલાનું એક કારખાનાનું મકાન બાંધવાનું અમે નક્કી કર્યું. કારખાનું ચલાવવાની ધણી ખરી સગવડો અહીં અમને પહેલવહેલી મળી, અહીં અમે ગાડીના ઉપયોગમાં આવે એવા જુદા જુદા ભાગો બનાવવાનું તથા એકઠા કરવાનું શરૂ કર્યું. જે કે હજી અમે મુખ્યત્વે કરીને એકઠા કરવાનું જ વધારે કામ કરતા હતા. ૧૯૦૫-૧૯૦૬ ની અંદર અમે માત્ર જે જ નમુનાઓની ગાડીઓ કરી-એક ચાર સિલિન્ડર (જેમગાકાર પાત્ર) વાળી, જે હજાર હોલરમાં વેચાઇ ને, બીજી ફગ્વાની ગાડી, જે એક હજાર હોલરમાં વેચાઇ તે; એ બન્ને આજલા વર્ષના નમુનાઓ પ્રમાણે જ બનાવવામાં આવી હતી. પરંતુ હવે અમારી ગાડીઓનું વેચાણ ઉત્તરને ૧૫૬૯ ગાડીઓ કુપર આવી રહ્યું.

કેટલાક એમ કહેતા કે અમે નવા પ્રકારના નમુનાઓની ગાડીઓ બહાર પાડતા ન હતા એટલે મારું વેચાણ ઓછું ને ઓછું થતું જતું હતું. પરંતુ મને લાગ્યું કે અમારી ગાડીઓ જોઇએ તે કરતાં વધારે મોઢી પડે છે માટે તેનું વેચાણ ઓછું થતું જતું હતું. જનસમૂહના પંચાણ ટકાને તે અસર કરી શકે એવી હતીજ નહિ, એટલે બીજે વર્ષે મેં મારા ધંધાની નીતિ બદલી નાંખી. ૧૯૦૬-૧૯૦૭ની અંદર અમે ફરવાની ગાડીઓ બનાવવાનું શરૂ કર્યું. અને આમ-તેમ થોડે એવા અને રસ્તાને ઉપયોગી થઇ પડે એવી ગાડીઓના

તથા નમુનાઓ બનાવ્યા. એ નમુનાઓ એક બીજાથી માત્ર કેબાવમાંજ ભિન્ન હતા એટલું જ, બાકી બનાવવાની રીતમાં કે તેના જુદા જુદા ભાગોની ગોઠવણીમાં તે કંઈ જુદા પડતા ન હતા. પરંતુ જે મોટામાં મોટી વસ્તુ આગાંધી અમે કરી શક્યા તે એ હતી કે એમાંની ગાડીઓ સોંધામાં સોંધી જસો ડોલરે અમે વેચી શક્યા, જ્યારે મોંઘામાં મોંઘીની કિંમત માત્ર સાઠ-સાતસો ડોલર જેટલી અમે રાખી શક્યા, અને કિંમત વસ્તુઓના વેચાણમાં કેટલો બધો ફેરફાર કરી શકે છે તેનો પ્રત્યક્ષ પૂરાવો અમને તરત જ મળી રહ્યો. કારણ તે વર્ષમાં અમે ૮૪૨૩ ગાડીઓ વેચી, અમારો જ્વજ-સપ્તાહ મે ૧૫, ૧૯૦૮થી શરૂ થતો હતો. તે વખતે જ કામગીરીના દિવસોની અંદર અમે ૩૧૧ ગાડીઓ એકઠી કરી. તે જ વર્ષના જુન મહીનામાં એક દિવસે અમે એક જ દિવસની અંદર એકસો ગાડીઓ એકઠી કરી હતી. આ સાહસ અમારી બધી સમવડોને પણ ટપી જાય એવું થઈ ગયું.

બીજે રથે અમારો જે કાર્યક્રમ આટલો બધો ફેલેફમંદ થતો હતો તે પડતો મૂક્યો. અને મેં રસ્તાઓને પણ બાળી મૂકે-મરમ મરમ કરી મૂકે-એવી એક મોટી જ સિલિન્ડર ( જુગળાકાર પાત્ર ) વાળી, પચાસ ધોમના બગ વાળી, ગાડી બનાવવાનું નક્કી કર્યું. નાની ગાડીઓ તો અમે બનાવતા જ રહ્યા હતા, પરંતુ ૧૯૦૭નો ખજલગાટ અને બીજા વધારે કિંમતના નમુના બનાવવા પાછળ રોકાયેલું ધ્યાન, એ જન્ને કારણોને લીધે અમારી ગાડીઓનું વેચાણ ૬૩૯૮ ગાડીઓ ઉપર આવીને અટક્યું.

પાંચ વર્ષના અખતરા કરી જોવાના સમયમાંથી અમે પસાર થયા હતા. અમારી ગાડીઓ યુરોપની અંદર વેચાણ માંડી હતી. સ્વયંચલિત ગાડીઓના તે વખતના ધંધા તરીકે અમારો ધંધો

પણેજ ધીકતો ચાલતો ગણતો હતો. અમને પૂછજી પૈસા મળતા હતા. પહેલાજ વર્ષથી ખરી રીતે જોતાં તો અમને પૂછજી પૈસા મળતાજ રહ્યા છે. રોકડેથી અમે અમારુ વેચાણ કરતા, પૈસા લીધીના લેતા નહીં, અને ધરાકને જ પ્રત્યક્ષ રીતે અમે વેચતા. માડી વાળવાં પડે એવાં અમારે ત્યાં કોષનાં દેવાં ન હતાં. અમારા દરેક કાર્યની અંદર અમારા મળની અંદર રહીને જ અમે કામ કરતા. મેં હંમેશાં મારી આવકની હદની અંદર રહીને જ મારે બધા કારભાર ચલાવ્યે રાખ્યો છે. તેના ઉપર કોષપણ પ્રકારનો ભોળો લાધવાનું જરૂરી મને કોષપણ વખતે લાગ્યું નથી, કારણ ખરેખરજ જો તમે કામ અને સેવાલાવના ઉપર તમારુ લક્ષ્ય ચોટાડો, તો તમારી આવક, ખર્ચવાના રસ્તા તમે જોટલી ઝડપથી શોધી શકો તેના કરતાં વધારે ઝડપથી, વધતી જતી તમે જોશો એમાં સંશય નથી.

અમારી માડીઓનું વેચાણ કરવાને માટે જે માણસો અમે રોકતા તેમની પસંદગી ધણી કાળજીપૂર્વક અમે કરતા. પહેલવહેલાં તો એવા સાગ માણસો મળવાની જ મુશ્કેલી પડતી, કારણ આ ધંધો સ્થીર ગણાતો ન હતો. મોજમઝાનાં સાધનો પૂર્ણ પાડવાનો આ ધંધો ગણાતો હતો. એટલે અમે અમારા આડતીયાઓ નીચા, અને અમને મળ્યા તેમાંથી સારામાં સારા અમે ચુંટી કાઢ્યા, અને તેમને તેઓ પોતે જી ધંધામાંથી ઉત્પન્ન કરી શકે તેના કરતાં વધારે સારા પગાર અમે આપવા માંડ્યો. શરૂઆતમાં પગાર તરીકે અમારે કંઈ જાદુ આપવું પડતું નહીં. અમે અમારો માર્ગ શોધી રહ્યા હતા, અને જ્યારે તે અમને સમજાયો ત્યારે અમે એવી નીતિ અપનાવ કરી કે એવાના પ્રમાણમાં જોવામાં જોયો બદલો વાળવો, અને જોવામાં જોયી સેવા અમને મળે, એવો અમે આગ્રહ રાખ્યો. અમારા આડતીયાઓમાં નીચેનાં લક્ષણો હોવાની જરૂરિયાત અમે ખાસ ખાસ મૂકીને જાહેર કરી: —



- ૧ પ્રગતિમાન, આધુનિક સમયને પહોંચી વળે એવો, અને ધંધાની ચક્ષુતાઓ વિકસાવવા તત્પર રહે એવો.
- ૨ ચોખ્ખી, લબ્ધ દેખાવની, અને બધાને સમવડ પડે એવી ધંધાને માટેની જગ્યા રાખે એવો.
- ૩ તેની હદમાં દોડતી દરેક ફોર્ડ-ગાડીને ચાલુ સ્થિતિમાં રાખી શકે અને જરૂર પડ્યે તત્કાલિક સમારકામ થઈ શકે તેને માટે જોઈતા બધા જીવન જીવન લાગેના પૂરતા જથ્થા મિલકતમાં રાખે એવો.
- ૪ ઉપર પ્રમાણે સમારકામ કરવા માટેની પૂરેપૂરી માધન મંપન એક દુકાન ગણે એવો.
- ૫ સાંચાકામ જાણનારો કે જે ફોર્ડ-ગાડીઓની બનાવટ અને કામ કરવાની દરેક પદ્ધતિથી વાકેફગાર હોય એવો.
- ૬ દિસાબ કિતાબની પૂરતી ગોઠવણ રાખે એવો, અને વેચાણ પદ્ધતિના દિસાબને અનુસરે એવો-જે ઉપરથી તેની પામે રહેતા દરેક ખાતાની આર્થિક સ્થિતિ કેવી છે, તેની પામેના માલના જથ્થાની સ્થિતિ કેવી છે, ગાડીઓના ચાલુ માલિકા કેટલું કેટલું છે, લાવિખની આગાહીઓ તેણે કેવી કરી રાખી છે, કેવી નહીં એ બધું સહેજવારમાં જણાઈ આવે એવા પ્રકારની દિમાખ પદ્ધતિ રાખે એવો.
- ૭ દરેક ખાતાની અંદર પૂરેપૂરી ચોખ્ખાઈ અને સ્વચ્છતા જાળવે એવો, -આરીયોના કાચ ધોવા વગરના, સરસામાન ઉપર ધૂળના દગલા ચઢેલા, જમીન ગંદી રાખે નહીં એવો, તેમજ એની મુખ ધરાવતો હોય એવો.
- ૮ દેખાવની ચોખ્ખ નિયામી દાખવતો.

ધંધાની જિયામાં જિયી નીતિ અનુસરી, સંપૂર્ણ પ્રામાણિકતાથી વ્યાપાર ચલાવી રહે એવો.

અમારો આ રસ્તો કંઈ સરળ અને સહેલો ન હતો. આપ-મેળે દોડતી ગાડીઓના બતાવનારાઓના એક મંડળે અમે પશ્ચિમની ચાલતી ગાડીમાં બેસી જઈએ એ ઉદ્દેશથી અમારી કંપની ઉપર એક મોટો દાવો આણી અમને મતાવણી કરવા માંડી હતી. એ મંડળ એક ખોટા સિદ્ધાંતના બ્રમ તળે પોતાનું કાર્ય કરતું હતું કે સ્વયંચાલિત ગાડીઓને મારેનું બજાર મર્યાદિત હતું અને તેને લીધે એ ધંધાની અંદર ઈગ્નિ-પદ્ધતિ ધણીજ આવશ્યક હતી. આ દાવો જે પાછળથી સેલ્ડન પેટન્ટના દાવા તરીકે ખ્યાતી પામ્યો તેજ, આમાં અમારો ખચાવ કરવા જતાં અમારે ધણું ખર્ચ થયું હતું. મી. સેલ્ડન, કે જે હમણાં જ સ્વર્ગસ્થ થયા છે, તેમને જીવંત આ દાવાની જોડે ખાસ કંઈ સંબંધ ન હતો. પેટન્ટના કાયદાને આધારે ઇંગ્લેન્ડે મેળવવા માગતા મંડળે આ બધું ધાંધળું જીંભું કંપું હતું. હકીકત નીચે પ્રમાણે હતી:—

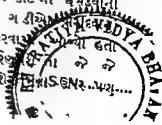
પેટન્ટના સુખત્યાર જર્જાઈ બી. સેલ્ડન નામના માણસે છેક 'ઈ. સ. ૧૮૭૬ ની સાલમાં એક પેટન્ટને માટે અરજી કરી હતી, એ પેટન્ટનું ધ્યેય નીચે પ્રમાણે જણાવવામાં આવ્યું હતું:—“ એક નિર્ભય, સાદું અને મોંઘુ, રસ્તા ઉપર ચાલે એવું, હલકું વજનનું, સહેલાઈથી કાણુમાં રાખી રકાય એવું, લોકો-મોડીવ ( એન્જિન ) બનાવવું. ” પેટન્ટની કચેરીમાં આ અરજી છેક ૧૮૯૫ સુધી કામ-દેસર રીતે, એમની એમ, નીકળે કર્યા વગર, રહેવા દેવામાં આવી હતી. છેવટે ૧૮૯૫ માં એ પેટન્ટ તેને આપવામાં આવ્યું હતું. ૧૮૭૬ માં જ્યારે ઉપર જણાવેલી અરજી કરવામાં આવી હતી ત્યારે મામાન્ય જનતા રસ્તા ઉપર આપમેળે ચાલતી ગાડીઓ દોડી

શકે છે એ વાતથી ખીલકુલ અચાત હતી, પરંતુ પેટન્ટ જે સાહેબે આપવામાં આવ્યું તે સાલ પહેલેથી તો દરેક જાણના અનુભવમાં એવા આપમેળે ચાલતાં વાહનો આવી ગયાં હતાં, અને આવી ગાડીઓ તૈયાર કરવાના કામમાં પડેલા ધણીખરા માણસો-હું પોતે પણ-એ જાણીને વિરમય પામ્યા હતા કે અમે જે વ્યવહારમાં ચોખ્ખું અમલમાં મૂકીને બતાવ્યું છે તેને એક માત્ર વિચાર તરીકે ધણી વર્ષો પૂર્વે આ અરજી કરનારે દર્શાવેલું હતું. પરંતુ તે વિચારને અમલમાં મૂકી શકે એમ છે કે કેમ તેનું એક પણ પગલું તેણે આજ સુધી ભર્યું નહોતું.

એ પેટન્ટના આધારે જે ખામ હકકો તેણે માગ્યા હતા તેને ૭ વિભાગમાં વહેંચી નાંખવામાં આવ્યા હતા, અને મને લાગે છે કે ૧૮૭૬ માં જ્યારે એ અરજી કરવામાં આવી હતી ત્યારે પણ એમાંના એકે વિભાગની અંદર કંઈ ખરેખર નવીન વિચાર દાખલ કરવામાં આવ્યો હોય એવું નહતું. પેટન્ટ ઑફિસે આ બધા વિભાગોને એકત્રિત કરવા દેવાનું થોડું ધાર્યું અને એક બધા વિભાગોનું એકત્રિત પેટન્ટ તેને આપ્યું. એમણે નિર્ણય એવો કર્યો કે ( ૧ ) ગાડી અને તેના જોખાના સાંચાકામ અને “ સ્ટીઅરિંગ વ્હીલ ” ( ૨ ) તેને ચક્રાવવાની યાંત્રિક રચના અને “ ગીઅર ” (દાંતાચક્ર) અને છેવટમાં ( ૩ ) તેનું એન્જિન-આ બધાને એકત્રિત કરીને ૪ ચક્રો પર રીતે થોડું ગણાય એવું પેટન્ટ બનાવી સકાય.

આ બધા સાથે અમને કંઈ લાગણું વળમળું નહતું. સેફ્ટનના મગજમાં જે પ્રકારના એન્જિનનો વિચાર રમતો હતો તેને, અને માગ એન્જિનનું પ્રકારને કોઈપણ પ્રકારનું માન્ય નહોતું એવું હું માનતો હતો. જેમ્સી પોતાને એકલાને જ આવી ગાડીએ બનાવવાનો પેટન્ટ મેળવનાર નરકયા પરવાનો મળ્યો છે એમ માની પરવાના

શાળા કારખાનાવાળાઓ તરીકે ઝોળખાવતા હતા, અને જોઓએ એકલા થઈ પોતાનું એક સત્તાવાળું મંડળ જમાવ્યું હતું, તે મંડળે, જેવા અમે આ મોટર બનાવવાના ધંધામાં પડવાની શરૂઆત કરી કે તરત જ, અમાગ સામે એક દાવો કર્યો એ દાવો લાંબા સમય સુધી ચાલ્યો. બીને અગર ભડકીને એ ધંધામાંથી. અમે ફારેગ થઈ જઈએ એ આરાયથી એ દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. પૂરાવાના થોકે થોકે અમે અમારા તરફે રળ્યું કર્યા. પરંતુ ખરેખરે ફટકો, ઇ. સ. ૧૯૦૬ ના સપ્ટેમ્બરની ૧૫ મી તારીખે, જ્યારે સુનાઈટેડ સ્ટેટ્સની ડિસ્ટ્રિક્ટ કોર્ટના જજ સાહેબ હાઉસે અમારી વિરુદ્ધ સુકાદો આપ્યો ત્યારે, અમારા ઉપર પડ્યો. પેલી પરવાનાવાળી મંડળીએ તરત જ જાહેરાત કરવા માંડી, અને ભવિષ્યના ખરીદનારને અમારી માડીઓ ખરીદવા માટે ખામ ચેતવણીના સૂરે મંજૂરાવવા માંડ્યા. દાવાની શરૂઆતમાં, ઇ. સ. ૧૯૦૩ માં પણ, તેઓએ તે જ પ્રમાણે કહ્યું હતું, અને તેઓ એમ ધારતા હતા કે અમે તેનાથી હિંમત હારી ધંધો છોડી દઈશું. પરંતુ મને પૂરેપૂરી શકા હતી કે આ દાવામાં છેવટે વિજય અમારો છે. હું ચોક્કસ જાણતો હતો કે અમે ખિરા હતા. પરંતુ પહેલી કોર્ટમાંથી ઉપર જણાવ્યા પ્રમાણે અમારી વિરુદ્ધનો સુકાદો મળતાં અમને થયો આઘાત થયો હતો, અને જો કે અમારા ઉપર કોઈ પણ પ્રકારનો મનાઈ હુકમ તો કાઢવામાં આવ્યો નહોતો છતાં એમની એ ધારણા હતી કે અમારા થણા ધરાકોને વ્યક્તિગત રીતે કોર્ટમાં ધમકાવવાની એમની ધમકીઓને લીધે કદાચ તેઓ અમારી માડીઓ ખરીદવા બંધ કરે. એવા પણ વિચારનો ખૂબ પ્રયાગ કરવામાં આવ્યો હતા કે દાવો જો છેવટે મારી વિરુદ્ધમાં જ પરિણમ્યો હોય તો ને ને વ્યક્તિઓ ફોર્ડ-માડીની માલિકી ધરાવતી હશે.



કાયદેસર રીતે કામ ચલાવવામાં આવશે. કેટલાક મારા વધારે પડતું ઉત્સાહી વિરોધીઓ ખાનગીમાં એવી પણ વાચકાએ ફલાવતા હતા કે આમાં તો પાછળથી ફોજદારી ફરિયાદો અને દિવાની દાવાઓ જિલ્લા થશે, અને જે માણસ ફોર્ડ-ગ્રાડી ખરીદતો હશે તે એમ જ માનજો કે મીઠા જેલમાં જવાની એક ટિકિટ જ ખરીદે છે. આ બધા ગંદા પ્રચારનો જવાબ, દેશનાં બધાં મુખ્ય મુખ્ય વર્તમાન પત્રોની અંદર, ચાર પાનાં ભરીને, એક લાંબી ગહેસત દ્વારા, અમે વાળ્યો. એની અંદર અમે 'અમારા કેમની બધી હકીકત રજૂ કરી હતી; હેવટે જીત અમારી છે એવી અમારી મ'પૂર્ણ શક્તિ પણ તેમાં જીવાડી હતી, અને હેવટમાં નીચે પ્રમાણે જણાવ્યું હતું.—" હેવટમાં અમે જણાવવાની રજા સહ્યો છીએ કે અમારા ભવિષ્યના ઘરાકોને અમારા વિરોધીઓની ધમકીઓથી જો કોઈ પણ પ્રકારનો અદેશો રહેતો હોય તો તે દરેકને, અમારી ફોર્ડ મોટર કંપનીના હરતક જે માફ કરોડ ડૉલરનું ભડોગ છે તે ઉપરાંત વ્યક્તિગત ખત, ખીજી તેટલ જ સાફ કરોડ ડૉલરના ભડોગ વાળી કંપનીની સહરતા પર નભવું, કરી આપીશું, એટલે ફોર્ડ-ગ્રાડી જેની પાસે હશે એવી દરેકે દરેક વ્યક્તિ જ્યાં સુધી અમારું એક અબજ અને વીસ કરોડ ડૉલરનું ભડોગ, જેઓ આ મદદાન ઉઘોડેના ધધાને પોતાની એક-હથ્થુ સત્તા તથા આશ્ચર્ય માગે છે તેઓથી અસાધ્ય ધર્મ છોડે નહીં ત્યાં સુધી તો નિર્ભય જ છે. તમે માનશો કે તરત જ આવું ખત તમને કરી આપવામાં આવશે, એટલે આ એક મદદાન ઐશ્વર્યવાળી સંસ્થા તરફથી બહાર પાડવામાં આવતાં કથનો ઉપર આધાર રાખીને, તદ્દન હલકા પ્રકારની ચાડ'ઓ, તે માટે તે બેટુરી કિંમત આપીને, ખરીદ કરવાની જાનમદમાં તમે પડશો જ નહીં."

તા. ૬.—ફોર્ડ મોટર કંપની આ જે લડત ચલાવી ગઈ છે તેને

પૂર્વ અને પશ્ચિમના જળમગમાં જળપરા પેટન્ટના મુખ્યત્વા-  
શની સલાહનો પૂરેપૂરો ટેકો છે.

અમે ધાયુન્ કે અમારા ઘરાકોને આ ખત અમારામાં વિશ્વાસ ટકાવી રાખવાને માટે જરૂરનું થઈ પડશે. કારણ એવી કંઈ ખાત્રીની આવા વખતમાં તેમને આવરમકતા લાગ્યા વગર રહે નહીં, પરંતુ પાછળથી અમને માલમ પડ્યું કે આવા વિશ્વાસની તેઓને કંઈ જરૂર જ નહોતી. કારણ અમે લગભગ અઢાર હજાર કરતાં પણ વધારે માઠીઓ તે અરસામાં વેચી, એની પહેલાંના વર્ષમાં થએલા વેચાણથી લગભગ બેગણું વધારે વેચાણ થયું, અને માત્ર પચાસેક ઘરાકોએ અમે ઉપર જણાવ્યાં તેવાં ખતોની માગણી કરી, ઠંઠાવ પચાસથી પણ થોડા હશે.

ખરી રીતે તો આ દાવાએ ફાઈ-ગ્રાડી અને ફેઈઝ મોટર કંપનીને જે જાહેરાત મેળવી આપી તેવી બીજા કોઈ પણ બનાવે મેળવી આપી નથી. જનતાની લાગણી અમારા પ્રત્યે જ વળતી હતી. એ મંડળ પાસે તો સીતેર લાખ ડોલર હતા-અમારો પાસે શરૂઆતમાં તેથી અડધા હજાર પણ ડોલર હતા નહીં. દાવાના છેવટ વિષે મને રજૂ પણ શંકા ન હતી, છતાં અમારાં મસ્તકા ઉપર એક તીક્ષ્ણ તલવાર જાણે લટકતી જ રહેલી લાગતી. અમેરિકાના ધંધાધારી માણસોએ એકઠા થઈને તેમની દીર્ઘ-દષ્ટિને લાંછન લગાડે એકું જે એક પણ કાયં કયું હોય તો તે આ દાવાને ચાલુ રાખવાના આગ્રહનું જ કાયં હવું. અમે તે દષ્ટિથી જોઈશું તો પણ એક ધંધાનો જડમૂળમાંથી નાશ કરવાને માટે ત્રણે અગણે પણ બેગા થઈને ઠામ કરવાનું આ એક જવલંત દર્શન પુરુ પાડે છે. આ દેશના સ્વયંચલિત ખાડીઓ બનાવનારા-ઓના સારા નશીબે જ છેવટે અમે આ દાવાની અંદર જીત્યા.

અને ત્યારથી એ ધંધામાં આ મંડળ કંઈ પણ મદદરતનો ભાગ ભજવતું બંધ પડ્યું. દાવાની ધમાલ હોવા છતાં લગભગ ૧૯૦૮ની સાલમાં અમે અમાગ ધંધાના એ તબક્કે પહોંચ્યા કે ન્યાયાધીશ મારે જેવા પ્રકારની ગાડી બાંધવાની ઇચ્છા હતી તેવા જ પ્રકારની ગાડી બનાવી શકાશે એવી જાહેરાત કરવાને માટે અમે શક્તિમાન થયા.

---

## પ્રકરણ ૪ થું.

કારખાનાંની પદ્ધતિઓ અને સેવાનું હાઈ.

ફોડ' મોટર કંપનીની ગાર્કિઈ આલેખવામાં મારો બીજો કસો જ સ્વાર્થ સમાયસો નથી. તે ઉપરથી હું એમ શિખામબુ આપવા નથી માગતો કે " જાઓ તમે પણ તેવીજ રીતે કરો. " પરંતુ તેનાથી હું જે વસ્તુ ઉપર ખાસ ભાર મૂકવા માગું છું તે એ છે કે ધંધા હાથમાં જે રીતે કરવામાં આવે છે તે તેની સારામાં સારી રીત નથી, એ બધીએ માધારણ પદ્ધતિઓથી હું વેગળા રહ્યો છું અને તે વાત હું હમણું જ જણાવીશ. સાથે સાથે મારે જણાવવું જોઈએ કે એને સહને જ એ કંપનાને જે અસાધારણ ફતેહ મળી છે તે મળી શકી છે.

વેખરની સામાન્ય પદ્ધતિનું જ અમે અવલંબન કરી ગયા હતા. બીજી ઠાઈ પણ ગાડી કરતાં અમારી ગાડીમાં ચંત્રોનો ગુચ્છ નહોતો થાય એવું જોઈ રહેવા લાગ્યું હતું. અમારા ધંધામાં બહારથી પૈસાનું લેડોળ અમને મળેલું ન હતું. એ જે બાબતો સિવાય બીજી કંપનીઓથી અમારું ખાસ જુદાપણું નહોતું. અમે બીજા બધાથી વધારે ફતેહમંદ મતા જતા હતા, અમને જે નફો મળતો તે પાછો ધંધાને વધારવામાં રોકી દઈ, મોટી રીઝ રકમ અમારી પાસે જમા રહે તે પ્રમાણે કરતા હતા. બધી સરતોની અંદર અમારી ગાડીઓએ ભાગ લીધો હતો. અમે પુરૂજા જાહેરાતો કરી અને વિશાળ વધારવાને માટે ધણા પ્રયત્નો કર્યા. ગાડીની તદ્દન સાદી બનાવટ ઉપરાંત તેની રચનામાં અમારો મુખ્ય તકાવત એ હતો કે માત્ર મોજમઝને માટે ગાડી બનાવીએ છોએ એવો ખ્યાલ અમે સેવ્યો જ નહોતો. ખરીદ કરનાર જો એવી ખાસ સૂચનાઓ આપે તો તે પ્રમાણે અમે કરતા, પરંતુ તેની કિંમત પણ તે જ



પ્રમાણે લેતા. અમારી કંપની આખાદ થતી જતી હતી; અને અમે ત્યાંજ અટકી જઈ કહ્યું હોત કે “ હવે આપણે જોઈતી હતી તે સ્થિતિએ આવી પહોંચ્યા છીએ. અને જે આપણે મેળવ્યું છે તેને વગગી રહીએ, જનજી રાખીએ, એટલે બસ. ”

ખરેખર, આ પ્રમાણે કરવાનું મન પણ થઈ ગયું હતું. અમારી કંપનીના સ્ટૉક ધરાવનારાઓ પૈકી કેટલાક, અમે દિવસની, એ સો ગાડીઓ બહાર પાડતા તેથી અબીર રીતે બધની નજરે જોવા લાગ્યા, કંપનીને ખરાબ અવસ્થામાં ધસડાઈ જતી અટકાવવા માટે કંઈક કરવાની તેઓને પ્રયત્ન ઇચ્છા થઈ હતી, અને તેનો જ્યારે મેં એવો જવાબ વાળ્યો કે દિવસના સો ગાડીઓ બહાર પાડવી તે તો રમત માત્ર હતી અને ધણુ જ ટુંક મમયની અંદર દિવસની હજાર ગાડીઓ બહાર પાડવાની હું અભિલાષા સેવી રહ્યો હતો ત્યારે તેઓના મનને અવર્ણનીય આધાત લાગ્યો હતો, અને એમ જ હોય તો અને કોર્ટમાં ધમડવાનો ગંભીરતાથી વિચાર કરવા પણ લાગ્યા હતા. મારા સાર્થીદારોનો જે સામાન્ય અભિપ્રાય હતો તેને પણ અનુસરવાનું મેં યોગ્ય ધાયું હોત નો જે સ્થિતિમાં અમારો ધંધો હતો તેજ સ્થિતિમાં મેં તેને ગ્રહેવા દીધો હોત, અને અમારા પૈસાના ભંડોળનો હિપયોગ ધંધાની વ્યવસ્થાને માટે એક સુંદર આલીશાન મકાન બાંધવામાં, ધણુ અજરાક દેખાતા એવા અમારા દરીફ સાથે સોદા કરવામાં, જનતાના મોખને સંતોષવા ખાતર નવી નવી ઢબની ગાડીઓ તૈયાર કરવામાં ક્યો દાત, અને સામાન્ય રીતે એક શાત અને કંઈક મોખાવાળો ધંધો કરનાર, એક સરળ અને સન્માનનીય, સદ્ગૃહસ્થ તરીકે હું પડ્યો હોત.

પોતાની પાસે જે કંઈ હોય તેને વગગી રહી સાચવી રાખવાની લાલસા મનુષ્યને તદ્દન સાહજિક છે. પ્રજ્ઞિતમય જિવનમાંથી

કારેગ યથા નિવૃત્તિમય જિવન ગુમારવાની મનુષ્યને જે ઇચ્છા થાય છે તેના તરફ મારી સંપૂર્ણ સહાનુભૂતિ છે. મને પોતાને જે કે એ પ્રમાણેની ઇચ્છા થઈ જ નથી છતાં એ ઇચ્છા શું છે તે તો હું મમજી ચાહું છું, અને સાથે સાથે હું એમ પણ માનું છું કે જે મનુષ્યને એ પ્રમાણે કારેગ થવાની ઇચ્છા હોય છે તેણે ધંધામાંથી પણ સમૂળગા કારેગ જ થવું જોઈએ. કેટલીક વખત એમ નિવૃત્ત રહે રહે પણ કાણુ તો બધો પોતાને જ રાખવો હોય એવા પ્રકારનું વલણ જોવામાં આવે છે. એવું કંઈ પણ કરવાની મારી યોજના ન હતી. હું તો અમારા ધંધાની પ્રગતિને તેમાં કંઈક વધારે ને વધારે કરતા-રહેવાના કોઈ મમાન લેખતો હતો. એ પ્રગતિના માર્ગમાં હું એ જગ્યાએ જઈ પહોંચ્યાની નિશાનીઓ જોતો હતો કે જ્યાંથી હવે સેવાની લાવનાને ખરેખરી અમલમાં મૂકવાને અવમગ આવ્યો હોય. આ બધાં વર્ગો દરમ્યાન મેં એક મર્વમાન્ય ગાડી બનાવવાની મારી યોજના ચાલુ જ રાખી હતી જુદી જુદી જગતના નમુનાઓની ગાડીઓનો જનતાએ પરચો લઈ લીધો હતો; અને તે ઉપરથી એ મર્વમાન્ય ગાડીને માટે કેવા કેવા ફેરફારો કરવા નેના ખ્યાલ મને લગલગ ૧૯૦૫ના અરસામાં બરોબર આવી ગયાં. પરંતુ ગાડીને વજનદાર કયાં સિવાય મજબૂત બનાવવાને માટે જે નાધન જોઈએ તે હજી મને જડયુ નહોતું દેવવશાત્ એકાએક તે માધન મને જડી ગયું.

ઈ. મ. ૧૯૦૫ માં પામ-બીચ ઉપર દોડાવવામાં આવેલી મોટરની નરતમાં હું હાજર હતો. તેના અંદર ગાડીઓની અથડા-અથડીને એક મોટો અકસ્માત થયો હતો, અને તેને લીધે એક ફ્રેન્ચ ગાડી બાગીને તદ્દન બૂકા થઈ ગઈ હતી. અમે એ શરતની અંદર " મોડેલ-કે " નામની છ મિલિન્ડો ( જુગજાકાર પાત્ર ) વાળી ગાડી ઉતારી હતી. હું એમ માનતો હતો કે પરદેશી ગાડીઓની

અંદર અમે વાપરતા હતા અને જાણુતા હતા તેના કરતાં નાના અને સારા ભાગો વાપરવામાં આવતા હતા. ઉપલા અકસ્માતના બનાવ પછી એક નાની " વાલ્વ " (પ્રવાહ નિરોધ) "સ્ટેમ" (દાંડી) ની પટ્ટી મેં ઊંચકી લીધી. તે ઘણી હલકી હતા તેમજ મજબૂત પણ હતી. એ મેની બનેલી હશે તેની મેં પૂછપરછ કરી જોઈ, પરંતુ કોઈને તેની ખબર નહતી. એ " સ્ટેમ " (દાંડી) મેં માગી હાથ નીચે કામ કરતા માણસને આપી.

મેં તેને કહ્યું કે " આ સંબંધનું બધું જાણુવા જેવું હોય તે જોળી કાઢો. આપણી ગાડીઓમાં આજ પ્રકારનો માલ આપણે વાપરવાની જરૂર છે. "

છેવટે તેને મમજાવું કે તે તો ફ્રેંચ પોલાદ હતું અને તેની અંદર વૅનેડિયમ હતું. અમેરિકામાંના દરેકે દરેક પોલાદ બનાવવાનાળાને અજમાવી જોયા, પરંતુ કોઈપણ વૅનેડિયમ પોલાદ બનાવી શક્યું નહીં. વેપારની દૃષ્ટિએ પોલાદ બનાવવાનું જે ગાદ્યમ માગી ગીતે જાણુતો તેને મેં ઇન્ડિયામાં જોલાવી મંગાવ્યો. એટલે બ્રિજને પ્રશ્ન તે બનાવવાને માટે પ્લેન્ટ મેળવવાનો હતો. ત્રણ હજાર ડીઝીઝ ફરનાછટ જેટલો તાર હોય ત્યારે વૅનેડિયમ તૈયાર થાય છે. માધારણ ભટ્ટીઓની અંદર સત્તાવીસસો ડીઝીઝથી વધારે તાપ નથી લાગી શકતો. ઓહીઓમાં આવેલા કન્ટન ગામમાં એક નાની પોલાદની કંપની મેં જોઈ. અમે કહીએ તેટલો તાપ જો તે ઉત્પન્ન કરે, અને અમારું કામ કરવા જતાં જો તેઓને જોટ જાય તો તે પૂરી પાડવા માટે મેં તેમને, તેઓ માગે તેવા પ્રકારની, ખાત્રી આપવા કહ્યું. તેઓ કણુલ થયા. પહેલો તાપનો પ્રયત્ન નિષ્ફળ ગયેલ પોલાદમાંથી ધણુંજ ઓછું વૅનેડિયમ મળી શક્યું. એટલે ફરીથી પ્રયત્ન કરી જોવા કહ્યું, અને એ બીજી વખતે તે

પોલાદ જેવું જોષએ તેવું નીકળી આવ્યું. તે પહેલાં સાઠ હજારથી સીતેર હજાર પાઉન્ડ જેટલા ટેન્સીલ ( તણાવાની શક્તિવાળા ) બળવાળા પોલાદથી જ સલાવવું પડતું હતું. વૈનેડિયમ ઉત્પન્ન થતાં તેનું બળ એક લાખ સીતેર હજાર પાઉન્ડ સુધી પહોંચ્યું.

વૈનેડિયમ પોલાદ હસ્તગત થતાં અમારા બધા નમુનાઓની ગાડીઓને મેં છુટી કરી નાંખી અને ફરેક, ભાગને માટે મારામાં સાફ પોલાદ ક્યું ગેણી શકારી તેની બારીકાઈથી હું તપાસ કરવા મંડ્યો-અમારે સખત પોલાદ જોષએ, કે કઠણ પોલાદ જોષએ, કે સહેલાઈથી વળી શકે એવું પોલાદ જોષએ, તેની પરીક્ષા કરવા માંડી. કારખાનાઓના ઇતિહાસની અંદર, મને લાગે છે કે અમે પહેલ વહેલા જ અમુક જ ચોક્કસ પ્રકારનું પોલાદ જોષએ એવું શાસ્ત્રીય ઢબે નક્કી કરવા ભાવ્યશાળી થયા. અને તેને પરિણામે જુદા જુદા પોલાદના ભાગોને બદલે લગભગ વીસ પ્રકારનાં જુદી જુદી જાતનાં પોલાદની અમે પમંદગી કરી એમાંની દસ જાતો વૈનેડિયમની હતી. જ્યાં જ્યાં મજબૂતી અને વજનમાં હલકાપણની જરૂર હોય ત્યાં ત્યાં વૈનેડિયમ વાપરવામાં આવતું. અલબત્ત વૈનેડિયમની પણ બધી જાતો એક સરખી નથી હોતી. ટુંકાણુમાં, જરૂરિયાતના પ્રમાણમાં તે તે જાતનું પોલાદ વાપરવામાં આવ્યું. આવી આપમેળે દોડતી ગાડીઓની બનાવટમાં આ અખતરાઓ પહેલાં ચાર જ જુદી જુદી જાતના પોલાદ વાપરવામાં આવતાં હતાં પરંતુ તેના ઉપર પ્રયોગો ચાલુને ચાલુ જ રાખવાથી એના કરતાં પણ વધારે મજબૂતી એ પોલાદની અંદર ઉત્પન્ન કરવાને અમે શક્તિમાન થય જીએ. ઇ. મ. ૧૮૧૦ ની અંદર ક્રીમના વેપાર-ઉદ્યોગ ખાતા તરફથી અમારું “ રૉડ-ચોક ” ( રાજાઓ ધુરી )ની સાથે સંબંધ પગવના. “ સ્ટીઅરોંગ સ્પીન્ડલ ” ( ત્રાક )ને પસંદ કરવામાં આવ્યો હતો, અને આખા ક્રીસ દેશમાંની મારામા સારી ગાડીમાના તે.

ભાગની સાથે તેને અજમાવો જોવામાં આવ્યો હતો, અને તેમની દરેક કસોટીમાંથી અમારું પોલાદ વધારે મજબૂત માખીત થયું હતું.

વૈનેડિયમ પોલાદના વપરાશથી વજનનો સવાલ ગૌણ થઈ ગયો. મેં જે સર્વમાન્ય ગાડી બનાવવાની ધારી હતી તેની બીજી બધી જરૂરિયાતો મેં તૈયાર કરી મૂકી હતી, અને તેમાંની ઘણી તો ચાલુ પણ થઈ દેવામાં આવી હતી. ફરે એ રચનાની નમના ખરોખર જાળવાઈ રહે તેણે કંપાનું હતું. મનુષ્યનો એક અંશ, ભાગ, કામ આપતો બધે થઈ જાય તો તે મરી જાય છે એમ કહેવાય છે. તેવી જ રીતે યંત્રોના કેટલાક ભાગ બીજા ભાગો કરતાં નબળા હોવાથી યંત્રો છીન્નબીન્ન થઈ જાય છે. તેથી તે સર્વમાન્ય ગાડીની રચનાને અંગે એક મહત્વનો પ્રશ્ન એ હતો કે તેના બધાથે ભાગો, તેમની ઉપયોગીતાનો વિચાર કરી જોતાં જેમ બને તેમ એક સરખી મજબૂતીના રાખવા. માથે સથે કોઈ મૂર્ખાઓના હાથમાં તે જઈ પડે તોએ તેને કંઈ નુકસાન ન આવે એવી પણ તેને બનાવવાની જરૂરિયાત હતી. એટલે મેં નીચેનું સૂત્ર રચી કાઢ્યું કે “ જ્યારે મારી કોઈ પણ ગાડી ભાગી જાય ત્યારે મારો પોતાનો જ કંઈ વાક છે એમ મારે મનજવું. ”

જ્યારે પહેલવહેલી મોટરગાડી મહોલસાઓની અંદર ફરતી મેં જોઈ ત્યારથી જ મારા મગજમાં એ ખ્યાલ દબ થઈ ગયો હતો કે તે એક જરૂરિયાતનું સાધન હતું. એ ખ્યાલ અને એ ખાત્રીને સંપત્તે જનમમૂંઢની જરૂરિયાતોને પૂરી પાડે એવી એક ગાડી બનાવવાનો મનસુખો મેં ઠર્યો હતો. એ નયુનો તૈયાર કરવા પાછળ જ મેં મારા આજ મુશીના પ્રયત્નો કર્યા છે, અને દર વર્ષે મને એમ થયું કે હજી વધારે સારી અને સુદર અને મરતી ગાડી મારે બનાવવી જોઈએ તે સર્વમાન્ય ગાડીનાં નીચે પ્રમાણેનાં લક્ષણો મેં મારા મન સાથે ગોઠવી રાખ્યાં હતાં:—

- ૧ જીવી જાતનો માલ વાપરવો કે જોવી ઉપયોગમાં સારી સેવા આપી શકે. વૈનેડીયમ પોલાદ મજબૂતમાં મજબૂત કઠણમાં કઠણ અને બધા પોલાદો કરતાં વધારે વખત ચાલે એવું છે. ગાડીઓની બનાવટનો પાયો અને ઉપરનું ચણતર એ જ પોલાદથી કરવામાં આવે છે. કિંમતનો વિચાર બાબુએ રાખતાં, આખી દુનિયાની અંદર તે પોલાદ જાયામાં જીવી જાતનું છે.
- ૨ ગાડી ચલાવવાની બાબતમાં તે બહુ સાધી રીતે આવી શકે એવી ગમ્પવી જોઇએ, કારણ મનુષ્યોનો મોટો ભાગ કંઈ યંત્રવિદ્યાનો જાણકાર હોતો નથી.
- ૩ પૂરતા પ્રમાણમાં બળ ઉત્પન્ન થાય તેવું રાખવું જોઇએ.
- ૪ મંપૂર્ણ વિશ્વાસ કરવા લાયક ગાડીઓ હોવી જોઇએ—કારણ ગમે તે ઉપયોગમાં એ ગાડીઓ સેવાવાની અને ગમે તેવા ખડ-તલ રસ્તાઓ ઉપર ચક્રને તેને જવું આવવું પડવાનું.
- ૫ વજનમાં પુષ્કળ હલકી હોવી જોઇએ. દરેક ધનષ્ટય પિસ્ટન ( લાટ )ના ડીરક્ષેમમેન્ટે ( સ્થાનાન્તરે ) માત્ર ૧૭૬૫ પાઉન્ડ વજન જ ફ્રાઈડ—ગાડીઓને ઉંચકવાનું થાય છે; અને ફ્રાઈડ—ગાડીઓ ત્યારે જુઓ ત્યારે ગમે ત્યાં ચક્રને જતી જ હોય છે તેનું કારણ પણ આ જ છે. રેતી અને કાદવમા, બરફ અને પાણીમાં, ટેકરીઓ ઉપર, ખેતરો અને મેદાનોમાં, ગમે ત્યાં ચક્રને તેને લઇ જવામાં મુશ્કેલી પડતી નથી.
- ૬ ગાડી ઉપરના કાષ્ટ ઉપર ખામ લક્ષ ગમવું જોઇએ. એની ગતિની ઝડપ એ આપણા હાથની વાન હોવી જોઇએ. અને ગમે તેવા મુશ્કેલીભર્યા પ્રસંગે, અગર ગમે તેમ અકરમાત થવાની અણીના પ્રસંગે, શહેરના ઘીચોઘીચ મહોલ્લાઓમાં ચક્રને, કે ગમે તેવા ભરખર રસ્તાઓ ઉપર ચક્રને જતા હોઇએ.

ત્યારે તદ્દન શાંતિથી અને સહીસલામત રીતે- તે આપણા કાણુમાં રહી શકે એવી હોવી જોઈએ. " ગમે તે કોઈ ફાડ-ગાડી ચલાવી શકે " એ જે કહેવત જેવું થઈ પડ્યું છે તેનું કારણ પણ આજ છે ગમે ત્યાં તેને ફેરવવી હોય તો પણ તે ઘણી જ સહેલાઈથી ફેરવી શકાય છે.

૭ ગાડી વજનમાં જેટલી વધારે તેટલા વધારે પ્રમાણમાં તેને ચલાવવાને માટે જળતણ અને તેલ વાપરવા પડે. ગાડી જેટલી હલકી તેટલા પ્રમાણમાં તેને ચલાવવામાં ખર્ચ પણ ઓછું થાય. ફાડ-ગાડીઓ હલકા વજનની ઘણી હોય છે એ તેનાં પહેલાના વર્ષોમાં તેના વિરોધીઓની એક ખાસ દલીલ હતી, પરંતુ હવે તે તદ્દન બદલાઈ ગયું છે.

જે નમુનો મેં નક્કો કર્યો તેને " મોડેલ-ટી " નું નામ આપ્યું. એ નવા નમુનાનું એક મહત્ત્વનું અંગ તેની રચનાની માદાર્થ એ હતું. ફક્ત ચાર જ ચીજો જનાવટમાં રાખવામાં આવી હતી- (૧) જળ ઉત્પન્ન કરતો પ્લેન્ટ, (૨) ગાડીનું ઓષ્ટ, (૩) આગ-જનો એકમલ ( કીલક ) અને (૪) પાછળનો એકમલ ( કીલક ). આ બધીયે ચીજો મળવી તદ્દન મહેલ્લી હતી, અને તેને સમારવાને કે તેને અદ્યત્તલ કચરામાં કોઈ પણ પ્રકારની ખાસ આવડતની જરૂર નહોતી. તે વખતે भारी માન્યતા એવી હતી, જો કે તે નવી હોવાથી મેં તેને માત્ર જટિલ કહે કહે નહોતું કહ્યું, કે ગાડીના ભાગો તો એવા માદા અને સોધા જ હોવા જોઈએ કે તેના દાયથી કચરામાં આવના અમારકામનું ખર્ચ, જે ઘણું ઓછું પડતું હતું તે, નીકળી ગયે એ ભાગે એવા હતા કે તેને જનાવવામાં કંઈ ઝાઝું ખર્ચ થતું નહીં. જુના ભાગોને મુલાગવા કરતાં નવા ભાગો ખરીદ કચરામાં ઊંટુ સરળ પડે એવું હતું જેવાં ગમે સોખડાના મામા-

નની દુકાનોની અંદર ખોટા અને બેસ્ટસ ( ગ્યામળાઓ ) રાખી શકાય છે, તેવી જ રીતે તે દુકાનોમાં આ લાગો પણ રાખી શકાય એવા હતા. એ ગાડીના કારીગર તરીકે હું માનતો હતો કે મારે ગાડીની રચના તો એવી સાદી અને સરળ રાખવી કે તેને સમજતાં કામને જરાકે મુશ્કેલી પડે નહીં.

દરેક ઠેકાણે આ વિચારને અમલમાં મૂકી શકાય એમ છે. કોઈ પણ વસ્તુ જેટલા પ્રમાણમાં ગોઠા ગુચ્ચાડવાળા હોય છે તેટલા પ્રમાણમાં તે બનાવવાને માટે સહેલી પડે છે, વેચવામાં વધારે સોંધી કિંમતે વેચી શકાય છે, અને તેથી કરીને વધારે સંખ્યામાં પણ તેનું વેચાણ થઈ શકે છે.

બનાવટની શાસ્ત્રીય વિગતોમાં ઉતરવાની કંઈ જરૂર નથી. પરંતુ અત્રે જુદી જુદી બાબતો જે નમુનાઓ અમે તૈયાર કર્યા છે તેનું પુનરાવલોકન કરી જાણવું તો તે મોગ્ય થઈ પડશે એમ લાગે છે.

“ મોડેલ-દી ”ના પહેલાં મેં આઠ નમુનાઓ તૈયાર કર્યા હતાઃ “ મોડેલ-એ,” “ મોડેલ-બી,” “ મોડેલ-સી,” “ મોડેલ-એફ,” “ મોડેલ-ગે,” “ મોડેલ-આર,” “ મોડેલ-એસ,” અને “ મોડેલ-કે.” આમાંની “ મોડેલ-એ, સી, અને એફ ”ની ગાડીઓમાં આડી બે સિલિન્ડરો ( જીંગળાકારપાત્રો )ની મોટરો રાખવામાં આવી હતી. “ મોડેલ-એ ”માં હાંકનારની બેઠકની પાછળ તે મોટર રાખી હતી, બપારે બીજા બધામાં આગળ એક ટોપા જેવા હાંકણાની અંદર રાખી હતી. “ મોડેલ-બી, ગે, આર, અને એસ ”ની ગાડીઓમાં બે બે ચાર સિલિન્ડરો ( જીંગળાકારપાત્રો )ની મોટરો રાખવામાં આવી હતી. “ મોડેલ-કે ”માં છ સિલિન્ડરો ( જીંગળાકારપાત્રો )ની હતી. “ મોડેલ-એ ” આઠ લોડના બળ જેટલું બળ ઉત્પન્ન કરતી. “ મોડેલ-બી ” સાડા ચાર ઈંચના સિલિન્ડર ( જીંગળાકારપાત્ર ) અને



પાંચ ઇચના ખટકા સાથે ચોવીસ ઘોડાના બળ જેટલું બળ ઉત્પન્ન કરતી. " મોડેલ-કે "ની અંદર વધારેમાં વધારે બળ ઉત્પન્ન થતું. " મોડેલ-બી "નાં સિલિન્ડર ( બુગ્ગાકારખાતો ) મોટામાં મોટાં હતાં. " મોડેલ-એન, આર. એસ "નાં નાનામાં નાનાં હતાં. એના ગોળાવાનો વ્યાસ પોણા ચાર ઇચનો હતો. અને ૩૬ ઈંચ જેટલો તેનો ખટકો હતો. " મોડેલ-ટી "ને ચાર ઇચના ખટકા સાથેનું પોણા ચાર ઇચનું સિલિન્ડર ( બુગ્ગાકારખાતો ) ગખવામાં આવેલું છે. " મોડેલ-બી " સિવાયના બધા મોડેલોની ગાંઠોમાં " ફાય બેટરીઝ " ( સુકી કાપાવણી )થી અગ્નિ પ્રદિપ્ત થતો, " મોડેલ-બી "માં " રોરેન્ઝ બેટરીઝ "હતી. અને "મોડેલ-કે"માં બેટરી અને મેન્નેટો ( કાપાવણી અને સોલ્યુબલ પાંચ ) બન્ને

ઓ ઈચ રાખવામાં આવ્યું છે. પહેલા પાંચ નમુનાઓની ગાડીઓને બીજો બધો સરળમ જુદો વેચવામાં આવતો. બીજા ત્રણ નમુનાઓની ગાડીઓ થોડા ઘણા સગંજમ સાથે વેચવામાં આવતી, ચાલુ નમુનાની ગાડી, " મોડેલ-ટી "ની ગાડી, તેના પૂરેપૂરા મગંજમ સાથે વેચવામાં આવે છે. " મોડેલ-એ "નું વજન માગમે પચામ પાઉન્ડ હતું. " મોડેલ એન અને આર " વાળી ગાડીઓ હલકામાં હલકી હતી. તેમનું વજન એક હજાર પચામ પાઉન્ડ હતું, પરંતુ તેઓ આમતેમ દોડાદોડ કરનારી ગાડીઓ હતી. બ્રિલિન્ડ ( જી મળાકારપાત્ર ) વાળી ગાડી વજનમાં ભારેમાં ભારે હતી, અને તેનું વજન બેહજાર પાઉન્ડ હતું. ચાલુ નમુનાની ગાડીનું વજન બારમો પાઉન્ડ છે.

" મોડેલ-ટી "ની અદા એવું એકે તરવ ન હતું કે જે પહેલાના નમુનાઓની બધી ગાડીઓમાંની એક અગ્ર બીજામાંથી મળી આવે નહીં. દરેક વિગતની વ્યવહારમાં પૂરેપૂરી કમોની કમી લીધી હતી. આ નમુનો ફોલ્ડમંદ થશે કે કેમ તેની અટકળો કંવા જેવું હતું જ નહીં તે ફોલ્ડમંદ થવો જ જોઈએ, ફોલ્ડમંદ થયા પછર તેનો છૂટકો જ ન હતો, કારણ એ કંઈ એક દિવસની બનાવટનું કામ ન હતું. અમે ૧૯૦૮-૧૯૦૯ના વર્ષ માટે "મોડેલ-ટી" નામની ગાડી બહાર પાડી.

અમારી કંપનીને અસ્તિત્વમાં આવ્યે તે વખતે પાંચ વર્ષ વીતી ગયા હતા. મુગ કારખાનું ૨૨૮ એકર જેટલી જમીનની જગ્યામાં બાંધેલું હતું પહેલા વર્ષમાં સરેરાશ ૩૧૧ માણસો અમે કામે લગાડયા હતા, ૧૭૦૮ ગાડીઓ બહાર પાડી હતી, અને તેની એક જ રાખાનું એક મકાન હતું ઈ. સ. ૧૯૦૮ની અદર કાગખાનાની જગ્યા વધીને ૨-૬૫ એકર જેટલી જમીનની થઇ હતી,

અને કારખાનાનું મકાન અમારી માલિકીનું થયું હતું. તે વર્ષમાં સરેરાશ ૧૯૦૮ માણસો કામે લગાડેલાં હતાં, ૬૧૮૧ ગાડીઓ ખનાવી હતી, અને તેની ૧૪ શાખાઓનાં જીદાં જીદાં મકાનો થયાં હતાં. મતલબકે, ધંધો ધણો આખાદીમાં ચાલતો હતો.

૧૯૦૮-૧૯૦૯ના વર્ષ દરમ્યાન “ મોડેલ્સ ઓફ અને ઍસ ” વાળી ગાડીઓ, જે પહેલાં ધણી ફેતેદમંદ નીવડી હતી, અને જેનું વેચાણ અનુક્રમે ૭૦૦ ડૉલર અને ૭૫૦ ડૉલરમાં થયું હતું તે ખનાવવાનું ચાલુ ગઈયું. પરંતુ “ મોડેલ-ટી ” તે બધાની ઉપરવટ થઈ ગઈ. તેની ૧૦૬૦૭ ગાડીઓ અમે વેચી, આટલી મોટી સંખ્યામાં કોઈ પણ કારખાનાવાળાએ, કોઈ પણ વખતે, ગાડીઓ વેચી જાણી નહતી સુસાફરી કરવાની ગાડીની કિંમત ૮૫૦ ડૉલરની હતી. તે જ ઈમીમ ( ખોખા ) ઉપર ગામમાં દોડે એવી ગાડી રસ્તાની ગાડી, કુપ, અને એક નાની લેન્ડો જેવી ગાડી અમે ચઢાવી, અને તે દરેકનું વેચાણ અનુક્રમે ૧૦૦૦ ડૉલર, ૮૨૫ ડૉલર, ૬૫૦ ડૉલર, અને ૬૫૦ ડૉલરમાં થયું હતું.

નવી નીતિ અખત્યાર કરવાનો આ ખરેખરો મમય કે એની પૂરેપૂરી અને મચોટ સાબિતિ મને આ વર્ષમાં થઈ. એ નીતિની મેં જાહેરાત કરી તે પહેલાં મારી ગાડીઓ વેચનારા માણસો, તેના પુષ્કળ પ્રમાણમાં થતા વેચાણને લઈને, ધણા ઉત્તેજિત થયા હતા, અને કહેતા હતા કે અમારી પાસે જે બીજા વધારે નમુનાઓ હોત તો આના કરતા પણ વધારે પ્રમાણમાં ગાડીઓનું વેચાણ થયું હોત. એ એક આશ્ચર્યની વાત છે કે એક વસ્તુ જ્યારે જગતમાં ફેતેદમંદીથી વેચાયે જાય છે ત્યારે કોઈના ખ્યાલમાં એમજ આવે છે કે જો તેની રચનામાં કંઈક સહેજ ફેરફાર થયો હોય તો તે આના કરતાં વળી વધારે ફેતેદમંદીથી વેચાય. એક વસ્તુની ખનાવટમાં

નવા નવા ફેરફારો કરી જુદી જુદી પદ્ધતિઓ અખત્યાર કરવા તરફ ઝોડા કઢાડવાનું હમણાં હમણાંનું વલણ વધી પડ્યું છે, અને એ રીતે એક સારી ચીજને ઊલટી બેડોળ કરવામાં જ તેઓ મદદકર્તા થઈ પડે છે. અમારા વેચાણ કરનાર માણસો એ જ વલણ ઉપર આધાર મળી અમને તે પ્રમાણે કરવાનો વારંવાર આગ્રહ કરવા લાગ્યા. તેઓ ફક્ત પાંચ ટકાવાળા ખાસ ધરાકોની જ વાત સાબળતા હતા એમ મને આ ઉપરથી લાગ્યું. એ ધરાકો તો પોતાને શું જોઈએ છીએ તે યોજાસપણે કહી શકે, પરંતુ પેલા પંચાણું ટકાવાળા ધરાકો, જેઓને આ ખામતનું ખાસ કંઈ મહત્ત્વ હોય નથી, તેઓને તેઓ ભૂલી જવા લાગ્યા. ધંધાની ખામીઓની ફરિયાદો અને સૂચનાઓ ઉપર પૂરતી ખારીકાઈથી ધ્યાન આપવું જ જોઈએ, નહીં તો ધંધો ધપી શકે નહીં. ઉપયોગીપણામાં અમુક સેવા આપવાના ખામીની ફરિયાદ થાય તો તેનો તાત્કાલિક અને ચીવટાઈથી તપાસ કરવો જોઈએ. પરંતુ સૂચના માત્ર પદ્ધતિઓના ફેરફારને અંગે હોય તો આપણે પહેલા ખાતરી કરી લેવી જોઈએ કે એ ફરિયાદ સૂચના કરનારની અંગત કલ્પનાનું પરિણામ તો નથી? માલનું વેચાણ કરનાર માણસો હંમેશા ધરાકની અંગત કલ્પનાઓને મ તોપવાની ઇચ્છા કરે છે, પરંતુ તેના કરતા તેમની પાસેના માલ અંધધી પૂરવું જાન મેળવીને, એવી અંગત સૂચનાઓવાળા ધરાકોને જે તેમની પામે છે તેનાથી તેમની દરેકે દરેક જરૂરિયાત સારી રીતે મંતે ધી શકાશે એવી તેમને ખાતરીપૂર્વક સમજણ પાડી શકે એમ હોય તો તે તેઓ વધારે સુંદર કામ આપી શકે એમ મારું માનવું છે.

અને તેથી જ કરીને ઇ. સ. ૧૯૮૯ માં એક સવારે મેં એકાએક જાહેરાત કરી દીધી કે ભવિષ્યમાં અમે માત્ર એક જ નમુનાની ગાડી બાંધવાનો ઇરાદો રાખીએ છીએ, અને તે નમુનો “ મોડેલ-ટી ” નામની ગાડીનો રહેશે, તથા બધી ગાડીઓને માટે

“ ઝેસીમ ” ( ખોખુ ) એક સરખું જ રહેશે; અને મેં એ પણ જણાવ્યું કે “ જે ધરાકને જ્યાં સુધી પોતાની ગાડી કાળા રંગની હોય ત્યાં સુધી, તેને બદલે બીજા, ગમે તે પસંદ પડે, રંગની રંગાવવી હોય તો તે રંગાવી શકે છે. ”

મારા આ વિચારની સાથે કોઈ પણ સંમત થયું કે નહીં તે હું કહી શકું નહીં. ઉત્પન્ન કરવામાં એક જ નમુનો રાખવાથી જે ફાયદો ઉત્પન્ન કરનારને થાય તે એ વેચાણ કરનારા માણસો સમજી શક્યા નહીં. એવો ફાયદો થાય કે ન થાય તેની તેઓને ફરકાર ન હતી એમ કહેવું વધારે બિજાણી છે. તેઓ એમ માનતા હતા કે અમારું ઉત્પાદન જે સ્થિતિમાં હતું તે સાગમાં સારું હતું, અને વેચાણ કિંમતમાં ઘટાડો કરવા જતાં વેચાણને નુકશાન પહોંચશે, તેમ જ જે ધરાકોને સારી જાતનો માલ જોઈતો હશે તે લોઠા પાછા પડશે, અને તેમની જગ્યા લેનારા બીજા માણસો મળવા થણા મૂરકેલ પડશે. મોટરના ઉદ્યોગ સંબંધી રપષ્ટ ખ્યાલ તે વખતે થયો થોડો હતો મોટરગાડી હજી પણ એક મોજમજા અને સહેલ કરવાના સાધન તરીકે ગણતી હતી. આ વિચાર ફેલાવવાનું મુખ્ય દામ તેના બનાવનારાઓએ જ વધારે પ્રમાણમાં કર્યું હતું. દેટલાક હાંશિયાર માણસોએ “ સહેલગાડીની ગાડી ” એવું નામ તેને માટે ગોઠી કઢાડ્યું હતું, અને જાહેર ખબરોમાં પણ એ ગાડીના મોજમજાનાં તત્ત્વો ઉપર વધારે ભાર મૂકવામાં આવતો હતો. અદલે જ્યારે મેં નીચે પ્રમાણેની જાહેરાત કરી ત્યારે મારી ગાડી વેચનારાઓએ જે વાંધાઓ રજુ કર્યા તે યોગ્ય હતા:—

“ મોટા જનસમુદાય માટે હું મોટરગાડી જનાવીશ. એક દુકાનને પૂરી પડે એટલી મોટી તે થશે, પરંતુ એક વ્યક્તિને તેને ચલાવવા કરવા માટે તથા તેની પૂરતી કાળજી રાખવા માટે તે ધણી

નાની થશે. તેને જનાવવામાં સારામાં સારો માલ વપરાશે, સારામાં સારા માણસો કામે લગાડવામાં આવશે તથા ચાલુ જમાનાનું એન્જિનીયરીંગ શાસ્ત્ર યોજી શકશે તેવી સાદ્યમાં સાદી બનાવટની તે રાખવામાં આવશે, છતાં કિંમત તેની એટલી તો ઓછી હશે કે સાધારણ સારો માસિક પગાર જે માણસને મળતો હશે તે પછી તેને ખરીદ કરી શકશે; અને ઇશ્વરે નિર્માણ કરી રાખેલાં કુદરતી શોભાવાળાં ભેદાનો ઉપર પોતાના કુર્કુળ સાથે એ કુદરતની લીલા માણી શકશે. "

આ ગાદેરાત આનંદથી વધાવી લેવામાં આવી હતી, અને ધણે ખરે ઠેકાણે એવી ટીકા કરવામાં આવતી હતી કે " ફાડ" જે આ કરે તો હ મહીનાની અદર પોતાનો ધંધો તે જરૂર શુભાવી બેસશે. "

તે વખતે બધાના મનમાં એમ જ હતું કે ઓછી કિંમતે સારી ગાડી તૈયાર થઈ શકે જ નહીં, તેમ જ ઓછી કિંમતની ગાડી તૈયાર કરવાની જરૂર પણ ન હતી, કારણ માત્ર પૈસાદાર માણસો જ ગાડીઓ ખરીદતા હતા. ૧૯૦૮-૧૯૦૯નાં વેચાણ ઉપગ્રથી મારી ખાત્રી થઈ કે અમારે હવે નવા કારખાનાની જરૂર હતી. પીકેટ સ્ટ્રીટમાં એક મોડું કારખાનું આધુનિક સમયને અનુકૂળ આવે એવું તો હતું જ. દેશમાંના આપમેળે ચાલતી માડીઓના ઠોષ પણ કારખાના કરતા તે વધારે મારુ તેમ જ વધારે મોડું પણ હતું, પરંતુ ગાડીઓના વેચાણ અને ઉત્પાદનનું પ્રમાણ ઘણું વધી પડવાથી તે બધાની દેખરેખ તે ઠેકાણે શી રીતે ગળી શકશે એમ મને થયું. એટલે હાઇલેન્ડ પાર્ક ઉપરની માઠ એક જમીન મેં વેચાતી લીધી. ડેટ્રોઇટથી તે જમીન દૂર હતી. આટલી બધી જમીન ખરીદ કરી દુનિયામાં અસ્તિત્વ ધરાવતાં બધા કારખાનાઓ કરતાં મોડું કારખાનું બાંધવાની મારી યોજના જે હતી તે

મામે જખરો વિરોધ જાઓ. દરેક ઠેકાણે એ પ્રશ્ન પૂછાઈ રહ્યો હતો કે “ફોર્ડને તે ક્યાં સુધી વધ વધ કરવું છે ?” આવો પ્રશ્ન પૂછાવાનું કારણ માત્ર એ જ છે કે આ ઠેકાણે એક ફોર્ડ નામની વ્યક્તિ નહીં, પરંતુ એક સિદ્ધાંત, કામ કરી રહ્યો છે, એ બાબતથી એ પ્રશ્ન પૂછનાર સ્વયં કેવળ અચાત છે. એ સિદ્ધાંત એટલો બધો સાદો અને મરજ છે કે તેને લઈને જ ઊલટો તેમાં કંઈ ભેદ તો નહીં હોય એમ લાગ્યા કરે છે.

૧૯૦૬-૧૯૧૦ ના વર્ષ માટે મારી માડીઓની કિંમતમાં મેં થોડો ધણો વધારો કર્યો, કારણ નવી જમીન ખરીદ કરી હતી, અને નવાં મકાનો બાંધવાનાં હતાં, તેના પૈસા મારે આપવાના હતા. આ નીતિ ન્યાયી અને જયાર યદ્ય સર્કે એવી ગણી ચકાવ, કારણ એમાં છેવટનું પરિણામ ખરીદ કરનારના લાભમાં જ આવે છે, નુકસાનમાં નહીં. થોડાંક વર્ષો ઉપર પણ મેં એજ પ્રમાણે ક્યું હતું. ફ્રેન્ચ નદી ઉપરનો પ્લેન્ટ તૈયાર કરવાનો હતો તેને લીધે દર વર્ષે ગાડીઓની કિંમત ઓછા કરવાની મારી જે પ્રથા હતી તે તે વખતે મેં અમલમાં નહોતી મૂકી, એટલું જ તે વખતે ક્યું હતું. એ દરેક પ્રશ્નને વધાગના પૈસા હું ઊછીના લઈ ચકાવે હોત, પરંતુ તેમ કરવાથી અમાગ ધધા ઉપર હંમેશનો એક લાગો ચાલુ થઈ જાત, જેને લઈને પછીની બધી માડીઓ ઉપર આ લાગાની અમર ચલાવગર રહેત નહીં. દરેક નમુનાઓની કિંમત મો મો ડ્રોલર વધારી દેવામાં આવી હતી, માત્ર રસતા ઉપર ચાલતીના પંચોતેર ડ્રોલર વધાર્યા હતા, અને મામમાં ફરે એવી અને નાની લેન્ડોન જેવી ગાડીઓના અનુક્રમે જસો અને હેલ્મો ડ્રોલર વધાર્યા હતા. અમે ૧૮૬૪ માડીઓનું વેચાણ ક્યું, અને પછી ૧૯૧૦-૧૯૧૧ ના વર્ષ માટે મુસાફરી કરી ચકાવ એવી માડીની કિંમત ૬૫૦ ડ્રોલરથી ધટાડી ૭૮૦ ડ્રોલરની કરી નાંખી, અને અમે ૪૪૫૦૮

ગાડીઓ વેચી. ઉંચી જાતના માલ સામાનની વધતી જતી કિંમત અને કારીગરોને ઉંચા દરો આપવાના હોવા છતાં ગાડીઓની કિંમતની અંદર એકધારે ઘટાડો કરવાનો આ પહેલવહેલો પ્રયાસ હતો.

૧૯૦૮ નું વર્ષ ૧૯૧૧ ના વર્ષના મુકાબલામાં મરખાવી જોષએ—કારખાનાની જમીનની જગ્યા ૨-૬૫ એકરથી વધી ૩૨ એકરની થઈ હતી; કામે લાગેલા કારીગરોની સંખ્યા મરેરાશ ૧૯૦૮ થી વધી ૪૧૧૦ ની થઈ હતી; અને ગાડીઓ ૬૦૦૦ થી વધીને લગભગ ૩૫૦૦૦ જેટલી સંખ્યામાં બધારા લાગી હતી. ગાડીઓની સંખ્યા તૈયાર થતી હતી તેના પ્રમાણમાં કારીગરો ઓછા કામે લગાડવામાં આવતા હતા, એ ઉપરની હકીકતથી જણાયું હશે.

ત્યારે આ બધું શી રીતે બનવા પામ્યું હશે એ સવાલ ઉઠે છે. એક અનિવાર્ય સિદ્ધાંતને બ્યાવહારીક રીતે અમલમાં મૂકવાથી આ પ્રમાણે થઈ શકે છે. યંત્રો અને તેના બળને સુધિપૂર્વક ઉપયોગ કરવાની આવડતને લઈને તે સિદ્ધાંતને અમલમાં મૂકી શકાય છે. એક બાજુ ઉપરના મહેલમાં આવેલી એક નાની અધારી દુકાનની અંદર એક ઘરડો માણસ વર્ષોથી કુહાડીના હાથે બનાવવાનું કામ કર્યા કરતો હતો. સવારથી સાંજ સુધી તે પુષ્કળ મહેનત કરતો અને મરેરાશ અઠવાડિયાના આઠ હાથાઓ તે તૈયાર કરી શકતો, જેના બદલામાં હાથા દીઠ દોઢ ડૉલર તેને મળતો. આમાના કેટલાક એવા વિકૃત બનતા કે તેનું વેચાણ પણ થતું નહીં.

આજે માત્ર થોડા સેન્ટની કિંમતે, યંત્રોની બળવટનો, તેના કરતાં પણ સારો કુહાડીનો હાથો, તમે મેળવી શકો છો. તેની સમ-વિષમતા બાબતમાં તો તમારે ચિંતા કરવા જેવું જરાયે રહેતું જ નથી. તેઓ બધા એક સરખા ધાટના જ હોય છે, અને



દરેકે દરેક મંપૂર્ણ રીતે તૈયાર થએલા હોય છે. દાદાની આર. પદ્મિએનો મોટો પ્રમાણમાં ઉપયોગ થવાથી એ કુદાડીના દાદાએની પદેસાની કિંમતમાં ઘણો જ ઘટાડો થયો છે એટલું જ નહીં, પરંતુ એની જગાવટમાં પણ મુશ્કેલી ઘણો જ થયો છે.

આજ રીતે અમારી કંપની પણ આગળ વધી; તે વિષે બીજા પ્રકરણમાં હું વાત કરીશ.

તે દરમિયાન અમારી કંપની આખી દુનિયાની અંદર પ્રસિદ્ધિને પામી ગઈ હતી. લંડન અને ઑસ્ટ્રેલિયામાં અમે તેની શાખાઓ ઉઘાડી હતી. દુનિયાના દરેક ભાગમાં દરીયા માર્ગે અમે અમારા વેપાર કરતા હતા; અને ખાસ કરીને ઇંગ્લેંડમાં, જોટલા જાણીતા અમે અમેરિકામાં છીએ તેટલા જ જાણીતા થવાની ચક્રવ્યાત થઈ ચૂકી હતી. અમેરિકાનો ( બાયસીકલ ) પગમાડીની નિષ્ફળતાને લીધે ઇંગ્લેંડમાં અમારી ગાડીને દાખલ કરતાં જરા મૂશીબત તો નહીં જ હતી. ઇંગ્લેંડ લોકોના વાપરને અમેરિકન બનાવટની ( બાયસીકલ ) પગમાડીઓ અનુકૂળ નહીં આવવાથી ત્યાંના કામ કરનારાઓ એમ જ માની બેઠા હતા કે અમેરિકન બનાવટનું કોઈ પણ વાહન બ્રિટિશનાં બજારને મારફત આવી શકશે નહીં. ઇ. સ. ૧૯૦૩ માં “ મોડેલ-એ ” ની બે ગાડીઓ ઇંગ્લેંડમાં પહોંચી ગઈ હતી. વર્તમાનપત્રોએ તેની નોંધ લેવાની ના પાડી હતી. આવી ગાડીઓ વેચનાર આડતીયાઓએ પણ આ ગાડીમાં સહેજે ઉત્સાહ કે રસ લેવાની ના પાડી. તેને માટે એવી અથવા ઉરાડવામાં આવી હતી કે તેની બનાવટના મુખ્ય ભાગો એક દોરી અને હુપ તાર એ બે જ હતા, એટલે તેને ખરીદ કરનાર પંદર દહાડા પણ તેને વાપરી શકે તો તેનું મોડું ભાગ્ય. પહેલા વર્ષની અંદર બધી મળીને લગભગ ૩૪૦ ગાડીઓ વપરાઈ હતી; બીજું વર્ષ તેના કરતાં સહેજસાજ ઠીકમા હવુ. એ “ મોડેલ-એ ” ગાડા કેટલી ટકાઉ છે, કેટલી નહીં, તેના સબખમાં તો હું એટલું જ કહીશ કે આજ એ વાતને લગભગ વીસ વર્ષ થયા છતાં તેમાંની બધી ગાડીઓ ઇંગ્લેંડમાં હજી વપરાયે જાય છે.

૯. મ. ૧૯૦૫ માં અમારા આડતીયાઓએ “ સ્કૅન્ડીનાવિયન ”

રિલાયેન્સિલિટિ ” નામની દરીદ્રાઈમાં અમારી “ મોડેલ-સી ” નામની ગાડી ઉતારી. એ દિવસોમાં આવી “ રિલાયેન્સિલિટિ ” ની દરીદ્રાઈઓ મોટરની સરતો કરતાં વધારે પ્રચલિત હતી. ઉપર જણાવી તે સ્કૅન્ડીય દરીદ્રાઈઓમાં ટેકરાગ અને ભારે રસ્તાઓ ઉપર ૮૦૦ કરતાં વધારે માઇલ સુધી ગાડીઓ દોડાવવાની દરીદ્રાઈ કરાવવામાં આવતી હતી. ફોર્ડ-ગાડી એમાં ફતેહમાં ઉતરી. એ આખીયે દરીદ્રાઈ દરમ્યાન માત્ર એક જ વખત તેને અટકવું પડ્યું હતું. આ પ્રમંગને લીધે ઇંગ્લેન્ડમાં ફોર્ડ-ગાડીઓનું વેચાણ શરૂ થયું. તે જ વર્ષની અંદર ફોર્ડ-ગાડીઓ પહેલ વહેલી વખત જ લંડનના બજારમાં મૂકવામાં આવી. પછીના કેટલાક વર્ષોમાં વેચાણ ઝડપથી ચાલવા માંડ્યું. ટકાઉપણની દ્રેક કમોડીમાં તે ગાડીઓ ઉતરતી અને દરેક વખતે તે વિગ્રમી નીવડતી. અને તેના પરિણામમાં તે વર્ષે ૬૦૦ ગાડીઓ વેચાઈ. ૧૯૧૧ની અંદર દેવ્રી અલેક્ઝાન્ડર, એન નેવીમન ૪૬૦૦ પુટ જેટલા હાથા શિખર ઉપર “ મોડેલ-સી ” ની ગાડી હંકારી લઈ ગયો હતો. તે વર્ષે ઇંગ્લેન્ડમાં ૧૪૦૬૦ ગાડીઓનું વેચાણ થયું હતું અને ત્યાં પછી ઠાંધ પળ વખત આજ દોગત પમાડે એવા દેખાવો કરવાની તેને અશર પડી જ નથી. ઈંગ્લેન્ડ અમારું પેતાનું કારખાનું અમે મેન્ચેસ્ટરમાં ખોલ્યું. શરૂઆતમાં તો જુદા જુદા બાએ એકા કરવાનું જ કારખાનું હોવ એવું તે હતું. પરંતુ જેમ જેમ વર્ષો પાંતતા ગયા તેમ તેમ ગાડી બનાવવાના કામમાં પણ ત્યાં વધારે ને વધારે આગળ વધવા ગયા.

મંડાણું હતું. આ બધા સિદ્ધિતિ અવગત સ્વાભાવિક રીતે જ ઊગી આવે છે. સરુઆતમાં અમે મંચાઓનું કામ બરોબર મણત હોય એવા જ માણસો મેળવવાનો પ્રયત્ન કર્યો. જેમ જેમ ઉત્પાદનના કાર્યની જરૂરિયાત વધતી ગઈ તેમ તેમ અમે જોઈ શક્યા કે એવા માણસો પણ પૂરતા પ્રમાણમાં મળી આવે એમ ન હતું એટલું જ નહીં, પરંતુ એ કાર્યમાં ખામ નિષ્ણાત માણસોની પણ કંઈ જરૂર નહોતી પડતી, અને આ અનુભવ ઉપરથી મને એક નવો મિદ્ધાત મળી રહ્યો, જેનું વિવરણ હું આગળ ઉપર કંઈક ધાડું છું.

એ તો સ્પષ્ટ જ છે કે દુનિયાની અંદર મનુષ્યોનો મોટો ભાગ, યાગ્રિક રીતે કદાચ હોમ, તો પણ માનસિક રીતે, મરુ જિવન જિવવા માટે યકિતમાન નથી હોતો. બીજા સબ્જેક્ટમાં કહીએ તો, તેમને જે વસ્તુની ખામ જરૂર હોય છે તે પોતે જાતે ઉત્પન્ન કરી શકતા ન હોવાથી, અમર તેના ઉત્પાદનમાં તેમણે પોતે કંઈ મદદ કે મહેનત આપેલી નહીં હોવાથી, તે મેળવવાને માટે તેના બદલામ આ દુનિયાનો વ્યવહાર, જે વસ્તુ તેમની પાસેથી મેળવવાની આશા મળે છે તે તેને પૂરતા પ્રમાણમાં આપીને, તે જોઈએની વસ્તુથી પોતે પોતાને નવાજી શકે એવી, મનુષ્યોના એ મોટા ભાગમાં શક્તિ રોતી નથી. મેં ધણી વખત એવું કહેવાણું ‘મંચાઓ’ છે, અને આજુ જમાનાની એ એક ખાસ દલીલ થઈ પડી છે કે, કામમાંથી-મહેનતમાંથી-કાગીરી અમર કળા અમેએ ઊરાડો દીધી છે. મારું કહેવું એમ છે કે અમે તેમ કહ્યું જ નથી. અમે ઊપડી વધારે કાગીરીને અવકાશ આપીએ છીએ. યોગના, વ્યવસ્થા, અને માધનો બનાવવાના કામની અંદર અમે ઊંચા પ્રકારની દક્ષતા વાપરી છે. અને તેના પરિણામે જેની પાસે એવી દક્ષતા મળી હોતી તે પહેલેથી રીતે મોઝની શકે છે આ બાગલ ઉપર વધારે દું આગળ કહીશ.

મનુષ્ય મનુષ્યના માનસિક મરુજમની અંદર સમતા નથી,

પરંતુ વિષમતા રહેલી છે, એ વાત આપણે સ્વિકારવી જ નોંધએ. જો અમારા કારખાનાની અંદર દરેકે દરેક કામને માટે દક્ષતાની ગરુર હોત તો તે ઊંચું જ થવા પામ્યું ન હોત. કારણ જેટલી મંખ્યામાં માણસો નોંધએ તેટલી મંખ્યામાં નિષ્ણતો કંઈ મળી શકે નહીં, અને એવાઓને ફેળવવાનું ધોરણ ગખવામાં આવે તો મો વર્ષમાં એ એવા ફેળવાઈને તૈયાર થઈ શકે નહીં. પોતાના હાથ વડે કામ કરતા એક લાખ માણસોને ભેગા કરો તોયે અમે હાલમાં રાજ્યનો જેટલો માલ ઉત્પન્ન કરી શકીએ છીએ તેટલો તેઓ નહીં જ કરી શકે. તેની લગભગ પચ્ચ લાખે જ તેઓ આવી શકશે. વળી, એ એક લાખ માણસો ઉપર દેખરેખ રાખવી, તેમની વ્યવસ્થા કરવી, તે પંખ કોષ્ટ કઠી શકે નહીં. તેના કરતાં પંખ વધારે સહત્વનું તો એ છે કે એ લાખ માણસોએ જો માલ ઉત્પન્ન કર્યો હોય તેની કિંમત દરેક ખર્ચાનારની ગણિતને અનુકૂળ થી ગીતે ગદી શકે ? અને ધારો કે આ બધી અશક્યતાઓ શક્યતામાં ફેરવાઈ ગય તો પંખ એ માણસોને કામે લગાડનાર કારખાનાની જગ્યાનો વિસ્તાર કેટલો હોવો, નોંધએ તેની તો કલ્પના કરો. આમાના કેદલા બધા માણસો ઉત્પાદનના કામમાં નહીં, પરંતુ બીજાઓએ ઉત્પન્ન કરેલો માલ, એક જગ્યાએથી બીજી જગ્યાએ, લઈ જવાના કામમાં રોકાયેલા ગહે ? આવી વસ્તુરિચિતિની અંદર કામ કરનારાઓને રોજના દસથી વીસ સેન્ટથી વધારે થી રીતે આપી શકાય તે હું સમજી શકતો નથી. કાગળ રોજ આપવી એ કંઈ એકલા કામે લગાડનાર માલિકની ઇચ્છાની વાત નથી ગહેતી. એ તો માત્ર પૈસાનો હેરફેર જ કરે છે ખરેખરી રોજ તો ઉત્પન્ન થએલો માલ જ આપે છે. ઉત્પન્ન થએલા માલની ગોડવણી કરનાર વ્યવસ્થા વિભાગ પંખ કહે છે કે ખરેખરી રીતે તે જ રોજ આપનાર ગણી શકાય.

ઉત્પાદનની વધારે કરકસરવાળી પદ્ધતિઓ એકદમ શરૂ કરવામાં આવી ન હતી. ધીમે ધીમે તે શરૂ કરવામાં આવી હતી. જેમ જેમ ગાડીના જીલ્લ જીલ્લ ભાગો અમે પોતે બનાવવા લાગ્યા તેમ તેમ તે પદ્ધતિઓ લાખલ કરતા ગયા. “મોડેલ-ટી” એ પહેલું વહેલી જ મોડેલ હતી કે જે અમે અમારી જાતે જ બનાવી હતી ખરેખરી કચકમચ તો જીલ્લ જીલ્લ ભાગોને એકઠા કરવાના કાર્ય શરૂ થયું, અને પછી બીજા વિભાગોમાં પણ એનો પ્રચાર વધ્યો અને આજે અમારી પામે સાર્યાકામના નિષ્ણતો પૂરક છે, પરંતુ તેઓ ગાડીઓ ઉત્પન્ન કરતા નથી, તેઓ બીજાઓને તે ઉત્પન્ન કરવાનું સહેલું બનાવી આપે છે. અમારા એ નિષ્ણતો સાધનો તૈયાર કરનારા હોય છે, નમુનાઓ તૈયાર કરનારા હોય છે, તેઓ દુનિયામાંના બીજા કોઈ પણ માણસો જેટલા જ ઉપયોગી હોય છે, એટલા બધા ઉપયોગી હોય છે કે તેઓ જે મશીનો બનાવે છે તે તેમના કરતા વધારે સારું કામ આપના હોવાથી તેના કામની અદર તેઓને રોકી, તેઓનો નાદક વ્યય થવા દેવા યોગ્ય લાગતો નથી માધ્યમ્ય દરજ્જાના જે માણસો અમારી પામે આવે છે તે કંઈ બધું સંખીને તૈયાર થઈને આવેલા નથી હોતા; કામે જાગ્યા પછી થોડાક કલાકોમાં અમર થેડા દિવસોમાં તે પોતાનું કામ નરોત્તમ સોખી જાય છે. જે તેટલા સમયની અંદર તેઓ કામ સોખી જાય નહીં તો પછીથી તેઓ અમારા ઉપયોગમાં આતા સહે નહીં આમાના ધણા માણસો પડેગીઓ હોય છે, અને તેઓને કામ પર ચલાવના પદેલાં એટલી આપણે ખાતરી કરી લેવી જોઈએ કે જે જગ્યા તેઓ રોકે તેના આડના પૈસા પૂરા થઈ જાય એટલું કામ તેઓ આપી રહે એવી ચક્રિય ધરાવનારા હોય છે કે કેમ. તેઓને સચકન ચરીયાગા હોવાનો જુદો નથી દેતો. અમારી પામે એવાં પણ કામ છે કે જેમાં પૂરક શારિરિક જગતી

જરૂર પડે ને કે તેવા કામો હવે સપાટાનુધ ઝોછા થતાં જાય છે. અમારી પાસે બીજા એવા કામો છે કે જેમાં શારિરિક બળની જગાએ જરૂર ન પડે-એક ત્રણ વર્ષનું નાનું છોકરું પણ તે કામ કરી શકે

અમારા આખા કારખાનાનો અત્યારે છે તે વિકાસ ક્રમે ક્રમે શી રીતે થયો, અને દરેક વસ્તુ શી રીતે અસ્તિત્વમાં આવતી ગઈ તેનો નોંધતિહાસ આલેખવા બેસીએ તો ધણી એવી વિશિષ્ટ પ્રકારની પદ્ધતિઓ વિગેરેના જોડા જોડા વર્ણનોમાં ઉતરવું પડે; અને તેમ કરતાંયે તે પૂરેપૂરો આલેખાય કે કેમ તે તો એક સવાલ જોમો જ રહે, કારણ રોજ ને રોજ કંઈ નવી ને નવી કૃતિ બહાર પડતી જ જાય છે; અને એ બધાનો ખ્યાલ પણ ક્યાંથી રહી શકે ? હાખલા તરીકે, કેટલાક દેશોનો વિચાર કરીએ તે ઉપરથી કુનિયા મમરતનો બ્યાપાર ઉત્પાદનના પાયા ઉપર રચાશે ત્યારે વસ્તુ-રિધતિ કેવી હશે તેનો થોડો ખણો ખ્યાલ આવી શકે છે, એટલું જ નહીં, પરંતુ વસ્તુઓની કિંમત આપવી જોઈએ તેના કરતાં કેટલી વધારે આપણે આપીએ છીએ, અને મજૂરીના દર હોવા જોઈએ તેના કરતા કેટલા હલકા હોય છે તે પણ આપણે સમજી શકીશું, અને આપણને એ પણ જણાશે કે બ્યાપારની કેટલી બધી વિશાળતા હજી બીલકુલ અજાણ્યાલી જ પડી રહેલી છે ! ફ્રાન્સ-કે પનીએ એ માર્ગ ઉપર જ પોતાનું પ્રયાણ આરંભ્યું છે.

એક ફ્રાન્સ-ગાડીની અંદર લગભગ જુદા જુદા પાચ દળર ભાગો હોય છે. રત્ન ને ચાકી ને બધું ગણીએ તો તેમાંના કેટલાક સાધારણ મોટા કદવાળા હોય છે. અને બીજા નાના, ખીરસાની પડિયાગમાં હોય છે તેટલા કદનાં, હોય છે. બધા ભાગો એમાં જરવાના કામની ચરુઆત કરી તે વખતે પ્રથમ અને ગાડી બોલ

ઉપર એક જગ્યાએ બેસી કરી દેતા. અને ઘર બાંધતી વખતે માલ જેમ જેમ જોઈએ તેમ તેમ લાવવામાં આવે છે તેવી રીતે માડીને જે ભાગોની જરૂર પડે તે ભાગો કામદારો પાસે મંગાવતા હતા અને તે લાવતા હતા. જ્યારે અમે ભાગો અમારી જાતે બનાવવાના શરૂ કર્યા ત્યારે સાધારણ રીતે અમે તે એકજ ભાગ બનાવવાને માટે અમારા કારખાનાનું એક જુદું આખું ખાતું જ ખોલ્યું. પરંતુ હંમેશાં તો એક જ કામદાર એક નાનો ભાગ તૈયાર કરવાને માટે જે જે ક્રિયાઓ કરવી પડતી તે બધી કરતો. ઉત્પાદનની અપારાબંધ વધતી જતી માંગને લીધે અમારે એવી યોજનાઓ શોધી કઢાડવી પડી કે જેથી કામદારો એક બીજાના કામમાં ખસેલ કરે નહીં, અને કામ જલદીથી થઈ જાય જે કામ કરનારને બરોબર દોરવણી મળી હોતી નથી તે કામમાંનો પોતાનો ધણો ખરો વખત વસ્તુઓ અને સાધનો લાવલઈ જા કરવામાં પસાર કરે છે, અને તેટલો વખત કામ કરવા પાછળ તે આપી શકતો નથી; એને પગાર પણ ઓછો જ આપવામાં આવે છે કારણ આવા ફેરીયાન પણાના કામને માટે કંઈ વધારે કોઈ આપે પણ નહીં.

એટલે અમે ભાગો બેગા કરવાના કામમાં જે પહેલું વહેલું પ્રગતિકારક પગલું લીધું તે એ હતું કે અમે કામને માણસો આગળ લઈ ગયા, માણસોને કામ આગળ નહીં. એ બધી ક્રિયાઓમાં અમે જે સિદ્ધાન્તોને અનુસરીએ છીએ. ( ૧ ) જ્યાં સુધી બની શકે ત્યાં સુધી એક માણસને એક કરતાં વધારે ડગલાં ચાલવાની જરૂર રહેવી જોઈએ નહીં; અને ( ૨ ) કાર્ષણ માણસને એ આવતા સુધી રાહ જોઈ બેસી રહેવું પડે તેવું પણ થવું જોઈએ નહીં.

અમારા ભાગો એકત્રિત કરવાના કામમાં અમે નીચેના સિદ્ધાન્તોનો આશ્રય લઈએ છીએ:—

(૧) ક્રિયા જે અનુક્રમમાં થવાની હોય તે અનુક્રમમાં માણસો



અને સાધનોને ગોઠવે જેથી કરીને તૈયાર થતી વખતની ક્રિયામાં તે ભાગને ઝોજામાં ઝોણું અંતર કાપવું પડે.

(૨) કામ પરુ થતાંની સાથે તે ભાગ તેની જગ્યાએ એની મેજે જઈ પડે તેવી ગોઠવણ, અગર તો એવા કાંઈ પ્રકારના લઈ જવાના સાધનોનો ઉપયોગ, કરે કે જેથી કામ કરનાર પોતે એક જ જગ્યાએ તે સરકાવી શકે—એ જગ્યા પરુ એના હાથથી એ ઘણી જ સહેલાઈથી અને સગવડ ભરી રીતે પહોંચી શકે એવી હોવી જોઈએ—અગર જો જની શકે એમ હોય તો પોતાની જોડેના કામદારની પાસે તેના કામને માટે તે સરકાવી શકે એવી હોવી જોઈએ.

(૩) જે જાગે ભેગા કરવાના હોય તે સગવડ પડે તેમ જુદે જુદે અંતરે સહેલાઈથી મોકલી શકાય તેને માટે તેને ગળડાવવાના પાટા વાપરે.

આ સિદ્ધાન્તોનો અમલ કરવાથી યોખખુ પરિણામ એ આવે છે કે કામ કરનારને પોતાને કંઈ બાંહે વિચાર ચલાવવા જેવું રહેતું નથી, તેમજ તેનું હલનચલન પણ તેણે ઝોજામાં ઝોણું જ કરવું પડે છે. એક કામ એક જ હલનચલનમાં તે લગભગ કરી નાખે છે.

ચંપીસ ( યોખ ) ને ભેથું કરવાનું કામ અમારાં બધાં કામોમાંનું એક અત્યંતમાં અત્યંત રસપ્રદ અને વધારેમાં વધારે જાણીતું કામ છે; એક વખત તે ઘણું મહત્વનું કામ પણ ગણાતું. હવે અમે જે ઠેકાણે જાગે વહેંચવાના હોય છે તે ઠેકાણે ઠેક એ ભેગા કરવાના બાંહે વહાણ મારફતે મોકલાવીએ છીએ.

ધ. સ. ૧૯૧૩ ના એપ્રિલ મહીનાની પહેલી તારીખના અર-સામાં એસેમ્બલી લાઈનનો અખતરો અમે પહેલ વહેલો અજમાવી

જોયો. પહેલ પહેલાં તો અમે દરેક વાતને થોડે થોડે અનુમાન જોઈએ છીએ જ, એમ કરતાં વધારે સારો રસ્તો હાથ લાગી જાય તો અમે તેને પણ અમે ફગાવી દેવા તૈયાર થઈએ છીએ. પરંતુ કંઈ પણ આખરી પગલું લેતા પહેલાં અમારી પૂરેપૂરી ખાતરી થયેલી હોવી જોઈએ કે એ નવો રસ્તો જીતા કરતાં સારો જ છે.

હું માનું છું કે અમારી એમેઝોલી લાઇન એ સૌ કરતાં પ્રથમ સ્વપાયથી ચાલતી લાઇન હતી. એ લાઇનને અમારી પદ્ધતિનું સંજીવન પશું પૂરવાર કહું અને હવે દરેક ઠેકાણે તેનો જ અમે ઉપયોગ કરીએ છીએ, અને તેને લઇને પહેલાં મોટા એકઠી કરવડા કામ જે એક જ માણસ કરતો હતો તેને બદલે તે કામને હવે ચોરાથી વિભાગોમાં વહેંચી નાંખ્યું છે—અને તે માણસો પહેલાં તેમના જોટલા માણસો જોટલું કામ કરતા તેના કરતાં ત્રણ ગણું કામ કરે છે, ચેંસીસ ઉપર પણ આ ચોજના અમે થોડી મુદત પાદ અનુભવી.

સ્થીર ચેંસીસ એસેમ્બલીંગના કામમાં અમારી સારામાં સારી સરેરાશ દર ચેંસીસે બાર કલાક અને અઢાવીસ મિનિટની હતી. અમે એ ચેંસીસને એક ઢોંગા અને વીન્ડસેસ ( દુમકલાસ ) થી અડીસો શીટ લાંબી લાઇન ઉપર થઇને દોરી લઇ જવાનો અખતરો કરી જોયો. છ ભેગા કરવાના કામમાં રોકાવલા માણસો એ ચેંસીસ જોડે ચાલતા હતા અને એ લાઇનની આબુખાણુ બાંધેના કરી રાખેલા ઢગલામાંથી ઉપાડતા જતા હતા. આ રીતે એક ચેંસીસ દીઠ પાંચ કલાક અને પચાસ મિનિટની સરેરાશ અમને આવી. ૧૯૧૪ ની શરુઆતમાં એ એસેમ્બલી લાઇનને અમે જોડી કરી. ૬૩ સમાજી જોડી મોકલ્યું અને કામની વધુ વહેંચણી કરી નાંખવાથી એક ચેંસીસ દીઠની મજૂરીના વખત ધટીને એક કલાક અને તેનીસ મિનિટ ઉપર આ વાને અટક્યો, તે ઉપરાંત માણસોને હલ

ફેલન કન્વાનું પણ ધણું થોડું થવું. આ રીતે તે વખતે માત્ર એસીસ ( જોખ ) એકલું જ લાઇમાં ભેગું કરવામાં આવતું હતું. એના ઉપરનું જોખ અમારા હાઇલેન્ડ પાર્કમાંના કારખાનાઓની વચ્ચે થઇને જતા પ્રખ્યાત, “ જહોન આર ” મહેસ્તાની અંદર ચઢાવવામાં આવતું. હવે તો એ લાઇન પર જ આખી ગાડી ભેગી કરવામાં આવે છે.

આ બધું કામ જેટલી ઝડપે આ બધું લખી વાંચી જઇએ છીએ તેટલી ઝડપે થતું હશે એમ જરાયે માનવાનું નથી. આલતા કામની ઝડપની ધણી સંભાળપૂર્વક અજમાવશ કરી જોવાની હતી. ફેલાય-ઠીસ મેંનેટો ( ગતિચક્ર-આકર્ષક યંત્ર ) માં પ્રથમ અમે એક મિનિટના સાઠ ઇંચની ગતી રાખી હતી. પરંતુ તે ઝડપ ધણી વધારે પડતી લાગી એટલે પછી એક મિનિટના અરાઠ ઇંચની ગતી અમે રાખાં જોઇ. પરંતુ તે ગતી ધણી જ ધીમી લાગી. એટલે છિવટે એક મિનિટના ચુંવાળીસ ઇંચની ગતી અમે કાયમ કરી. આ બધી હકીકત જણાવવાની અંદર મુખ્યત્વે કરીને એ જ એક વિચાર મચરી રહ્યો છે કે માથુસે પોતાના કામની અંદર જોડી ઉતાવળ કરી મૂકવી જોઇએ નહીં, દરેકે દરેક ક્ષણ જરૂરના કામને માટે વપ-ગવી જોઇએ, અને વગર જરૂરના કામને માટે એક ક્ષણ પણ નકામી શુભાવધી જોઇએ નહીં. આ પદ્ધતિની અંદર કેટલાક માથુસો કક્કા એક અગર બે જ નાની નાની ક્રિયાઓ કરે છે, બીજા કેટલાક વધારે પણ કરે છે. જે માથુસ એક લામ ગોઠવે છે તેના તે માથુસ તેને સખત કરતો નથી હોતો એ લામ તેની જગ્યામાં પૂરેપૂરો જરાજર ગોઠવાય તે પહેલાં કેટલીક ક્રિયાઓ કરવાની હોય છે. જે માથુસ બોસ્ટ ( આગળ ) ધાલે છે તે તેના ઉપરની ચાકી ધાલતો નથી હોતો; જે વળી ચાકી ધાલે છે તે તેને સખત કરતો નથી હોતો. આ રીતે જુદાં જુદાં કામોની વહેંચણી ચઢેલી હોય છે.

અધા આના આ'જ વિચારો મોટરને ભેગા કરવાના કામના પણ અમલમાં ચૂકેલા છે. ઈ. સ. ૧૯૧૩ ના ઑક્ટોબરની અંદર એક મોટર ભેગી કરવામાં ૯ કલાક ૫૪ મિનિટની મજૂરીનો વખત જતો હતો. પરંતુ છ'માસ પછી ઉપર જણાવેલી " મુર્ચીસ એસેમ્બલી " ( હક્કનચક્કનવાળી ભેગુ કરવા ) ની પદ્ધતિનો અમલ કરવાથી એ વખત માત્ર ૫ કલાક ૫૬ મિનિટ જેટલો લાગવા માંડ્યો. આમાં કોઈ પણ કામદારને કોઈ પણ ચીજ જાતે ચલાવવી કે ઊંચકવી પડતી નથી. એ બધું કામ એક જુદુ લાવ લઈગ કરનાર ખાતુ જ કરે છે.

અમે એક મોટરગાડી એક જ કાગખાનાની અંદર ભેગી કરવાની શરુઆત કરવા માંડી હતી. પછી તેના બાગે જેમ જેમ અમે બનાવતા ગયા તેમ તેમ ખાતાં જુદાં જુદાં ઊભાં કરતા ગયા કે જેથી એક ખાતુ એક જ કામ કરે જાય. કાગખાનાની દાલતી બ્યવસ્થા પ્રમાણે દરેક ખાતુ માત્ર એક જ ભાગ તૈયાર કરે છે અગર એક જ ભાગ ભેગો કરે છે. એક ખાતુ તે એક નાના મગખા કાગખાના જેવું જ હોય છે. તે ખાતાની અંદર તે ભાગ એક કાચા માલ અગર કાસ્ટીંગ ( ખીક ) તરીકે દાખલ થાય છે; ચંત્રો અગર તાપ, જે જરુરનું હોય, તેની ક્રિયાઓમાંથી તે પસાર થાય છે, અને તે પ્રમાણે તૈયાર થઈને તે ખાતામાંથી તે બહાર પડે છે. જ્યારે અમે કાગખાનાની શરુઆત કરી ત્યારે લાવ લઈગ કરવાના માધનની સગવડજેલી જોગવાઈને લીધે એ બધાં ખાતાઓ એકબીજાની જોડે જોડે જોડા કરી ચક્રવાનું બન્યું હતું. આવા બધા ઝીણવટ જરુર પિલાગો ચક્ર્ય હોય કે કેમ તેની મને પહેલેથી કંઈ ખબર ન હતી; પરંતુ અમારું ઉત્પાદન કાર્ય જેમ જેમ વધતું ગયું અને વધારે ને વધારે મંજ્યામાં ખાતાઓ ઉધાડવા પડતા ગયા તેમ તેમ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓ બનાવવાને બદલે અમે ખરેખરી રીતે આ બાગે

‘જ’ બનાવવાનું ચાલુ રાખ્યું. પછી અમને માલુમ પડ્યું કે અમે તેની સાથે એક બીજી પણ ખરેખરી શોધ કરી છે કે એક જ કારખાનાની અંદર બધા જ ભાગો તૈયાર કરવા જોઈએ એવું પણ કંઈ નથી.

આ શોધના વિકાસની અંદર ઘણાં મહાન પરિણામો ઉપ-  
જનવવાની શક્તિ રહેલી છે, જેના ઉપર વધારે વિસ્તારથી બીજા કોઈ  
પ્રકરણમાં લું કહીશ. પરંતુ એનો અર્થ એજ થાય છે કે જો આ  
ધારણો ઉપર ધ્યાનથી. તેમજ ઘણા વિભાગો અને પેટા વિભાગોમાં  
વહેંચાયેલો ઉદ્યોગ માત્ર મોટાં મોટાં કારખાનાઓની અંદર જ કે દ્રિત  
થઈ રહેવો જોઈએ એવું કંઈ નથી, કારણ એવાં મોટાં મોટાં કાર-  
ખાનાઓને લાવ લઈ જ કરવાનાં સાધનો અને તેને એક જ  
છાપરાની અંદર રાખી શકાય એવાં મકાનોની ખાસ કરીને ભ.રે  
અમલો વેકવી પડે છે. એક કારખાનાની અંદર હજાર અગર પાંચસો  
માણસો પૂરતાં થઈ ગયેલાં જોઈએ: કારણ પછી તેમને કામ આગળ,  
અગર કામમાંથી પાછા, લઈ જવા લાવવાનો કંઈ મોટો પ્રશ્ન નહીં  
જિલો થાય; તેમજ તેમને રહેવાની ગંદી, અંધારી કોટડીઓ સંબંધી  
પણ ઝાઝી ફરિયાદો નહીં રહે; તેમજ તેમના કુવનના રંગ ઢંગ  
સંબંધી પણ ઝાઝું કહેવાનું નહીં રહે. આ બધું ત્યાં જ વધારે  
પ્રમાણમાં જોવામાં આવે છે કે જ્યાં એકાદ ઘણા મોટા કારખાનાની  
આજુબાજુ અમંજ્ય કામદારોની ઘીચોઘીચ વસતીનો સમાવેશ  
કરવાનો હોય.

હાઇલેન્ડ પાર્કમાં અત્યારે પાંચસો ખાતાઓ છે. પીકેટના  
કારખાનામાં માત્ર અરાદ જ ખાતાઓ હતાં, અને હાઇલેન્ડ પાર્કમાં  
પણ પહેલાં માત્ર દોઢસો ખાતાઓ હતાં. પરંતુ અત્યારની વસ્તુ-  
રિથિતિ અમે જુદા જુદા ભાગો બનાવવાના કામની અંદર કેટલી  
નબધી પ્રગતિ સાધી છે તેનો ખ્યાલ આપે છે.

કાં તો યંત્રમાં કે કાં તો ક્રિયામાં કંઈ ને કંઈ સુધારો વધારો સૂચવાયા વગર બાંધ્યો જ એક પશુ અઠવાડિયું પસાગ થતું હશે. સારામાં સારી દુકાનની અંદર આ પ્રમાણે થતું ન જોઈએ એવું સાંધારણ રીતે વ્યવહારમાં માનવામાં આવતું હોવા છતાં કેટલીક વાર તો એ માન્યતાની વિરુદ્ધ જ અમે વર્તીએ છીએ. એક વખત એક ખાસ યંત્ર બાંધવાના કામને માટે એક યંત્રોના નિષ્ણાત કારીગરને સલાહ માટે બોલાવવામાં આવ્યો હતો. જે વિશેષતાઓ અમે દાખલ કરતા માગતા હતા તે કલાકના બસો પ્રમાણે બહાર પડવી જોઈએ એવી અમારી ધારણા હતી.

પરંતુ એ કારીગરે કહ્યું “ તમારી ક્યાંક ભૂલ છે. તમે દિવસની બસો પ્રમાણે કહેવાની ઇચ્છા કરતા હશો-કલાકની બસો પ્રમાણે તો કોઈ પણ યંત્ર હજી સુધી બહાર પાડી શક્યું નથી. ”

અમારી કંપનીના અમલદારે જે માથુમે એ યંત્રની યોજના ઘડી હતી તેને બોલાવ્યો અને એ બંનેએ તેનું એણે કહેલી વિશેષતાઓના પ્રમાણ તરફ ધ્યાન દોર્યું. એટલે એણે કહ્યું, “ હા, તેનું શું છે ? ”

પેલા કારીગરે દહતાથી બારપૂર્વક જણાવ્યું “ તે કદી બની શકે નહીં. કોઈ પણ યંત્ર તેનું બનાવી શકાશે નહીં-એટલે એનો તો સવાલ જ બાજુએ રાખો. ”

તે ઇજનેર આશ્ચર્ય સાથે બોલી ઊઠ્યો “ શું એ તમને આટલું બધું અણકચ જેવું લાગે છે ? નીચે અમારા કારખાનામાં જરા આવશો તો એક જથ્થાને એવા યંત્ર ઉપર તમે કામ કરતો જ જોશો. એ પ્રમાણે થઈ શકે કે નહીં તે જોવાને માટે અમે એક તો કયામતું ચે બાંધ્યું છે; અમારે તો હવે તેવા જીન વધારે યંત્રો તૈયાર કરવા છે. ”

અમે જે પ્રયોગો કરીએ છીએ તે બધાની કંઈ અમારા કારખાનામાં નોંધ રહેતી નથી. જે કંઈ થયું હોય તે ' ફોરમેનો ' ( મુખ્ય મંત્રસંચાલકો ) અને દેખરેખ રાખનારા અધિકારીઓ યાદ રાખે છે. કોઈ પણ પદ્ધતિ જે પહેલાં અજમાવાઈ હોય અને નિષ્ફળ નીવડી હોય તો કોઈ નહીં ને કોઈને તો યાદ હોય જ. પરંતુ માણસો બીજાએ ભૂતકાળમાં કંઈ કરવા પ્રયત્ન કર્યો હોય તે યાદ રાખે તેને માટે હું ખાસ કાળજી ધરાવતો નથી, કારણ તો પછી ન થઈ શકે એવી જ વસ્તુઓની યાદીનો બથો મોટો જથ્થો આપણી પાસે સપાટાળાંધ તૈયાર થએલો રહે. વિસ્તારપૂર્વક નોંધો રાખવામાં આ એક ખૂરકેલી નડે છે. તમારી બધી જે નિષ્ફળતાઓની નોંધ રાખવા માટે તો થોડા જ વખતમાં તમારી પાસે તેની એક લાંબી યાદી તૈયાર થઈ જશે અને તમને પછી જણાશે કે હવે તમારે પ્રયત્ન કરવા માટે કશું બાકી રહ્યું જ નથી—ત્યારે ખરી વાત એ છે કે અમુક એક પદ્ધતિની અદર એક માણસ નિષ્ફળ ગયો હોય તો તેથી કંઈ એમ સાબિત થવું નથી કે બીજો માણસ તે ઠેકાણે સફળ નહોં થાય.

તે વખતે લોકો અમને કહેતા હતા કે “ એ ” લોકો અમે અમારી છંદા વગરની સાંકડા-પદ્ધતિથી ઝોગાળી શકીશું નહોં; અને મને ખબર છે કે એ સંબંધમાં અમારી નિષ્ફળતા નોંધાયેલી છે. જનાં અમે તો એ પદ્ધતિ ચાલુ જ રાખી છે. જે માણસે આમાં અમને સફળતા પ્રાપ્ત કરાવી તે કોં તો પહેલાંના આંકડાઓ જાણતો નહતો અમર તો તેના તરફ તેણે કંઈ ખાસ ધ્યાન આપ્યું નહતું. તે જ પ્રમાણે એમ પણ અમને કહેવામાં આવ્યું હતું કે ભટ્ટીમાંથી સીધી રીતે “ મોલ્ડ ” ( બીજા )માં ગરમ લોહું રેડવાનું શક્ય નહતું. સાધારણ રીતે લોહાને “ પીગ્ગ ”ની અદર વહેવરાવે છે, થોડાક વખત સુધી તેમાં પકકટ થવા દે છે, અને

પછી તેના આકાર બનાવવાને માટે ફરીથી ઓગાળવામાં આવે છે. પરંતુ ફળ નહીં ઉપરના અમારા કારખાનાની અંદર બહીમાંથી બરી લીધેલા “કમ્પોલા” ( ધાતુ ગાળવાની બઠ્ઠી )માંથી સીધી રીતે લોઢાને આકાર આપવાનું કામ અમે કરીએ છીએ, તદુપરાંત, નિષ્કળતાએની નોંધ મુજબનીઆએને હતાશ પણ બનાવે અને તેથી તેમને પ્રયત્ન કરતા હોય ત્યાંથી કદાચ પાછા પણ પાડે, અમે કેટલાક સારામાં સારા પગિયાઓ, જે માર્ગે દેવ-દૂતો જેવા વિખ્યાત અને યાની માણસો જતાં અચકાયા છે તે માર્ગે અચાન અને મૂખ લોકોને લઈ જઈ, અમર જવાદઈ, મેગબ્યાં છે એમાં તો શક નથી જ.

અમારા કાંઈ પણ માણસો નિષ્ણાત કહી શકાય એવા નથી. કમભાગ્યે અમને તો માણસ જે વખતથી પોતાને નિષ્ણાત થઈ ગયેલો મમજે છે એમ લાગે તે વખતથી તેને છૂટે કરી દેવાની જરૂર જણાય છે—કારણ માણસ જે પોતાનું કામ બરોબર રીતે સમજતે. હોય તો તે કદાપી તેની અંદર પોતે નિષ્ણાત થઈ ગયો છે એવું નહીં માને જે માણસ પોતાનું કામ બરોબર સમજે છે તે જોઈ શકે છે કે તેણે જે કમું છે તેના કરતાં હજી તો કેટલું વે કરવાનું પાકી રહ્યું છે. એટલે એ તો હંમેશાં આમળ વધવાનો જ આગ્રહ ગમે છે અને એક ક્ષણબર પણ એવો વિચાર નથાં કરતો કે “ઓહો ! હું કેવો મારો અને કાળેક્ષ થઈ ગયે. છું ! ” વિચારમાં હંમેશાં દૂર દેશી ચલુ, કંઈ વધારેને વધારે કરવાના પ્રયત્નના વિચારમાં ને વિચારમાં હંમેશાં તદ્દલીન રહેવું—એ ટેવ એવા પ્રકારનું આપણું માનસ ધરે છે કે જેને પછી કમું જ અચકા જેવું જણાય નથી. જે ક્ષણથી પોને નિષ્ણાત થઈ ગયો છે એવું માણસ મમજવ માટે છે તે ક્ષણથી તેને માટે બીજી બધી વસ્તુઓ અચકાવવર થઈ જાય છે.

કમું પણ અચકા હોય એવું દું સિંકારવાની ના પાડું છું.



શું શક્ય છે અને શું શક્ય નથી એવું કોઈ પણ બાબતની અંદર ચોક્કસપણે કહી શકે એટલું બધું તે બાબતનું જ્ઞાન કોઈ પણ માણસ આ પૃથ્વી ઉપર ધરાવતો હોય એવો મારા જોવામાં તો હજી આવ્યો નથી. ખરા પ્રકારના અનુભવે, ખરા પ્રકારના ઔદ્યોગિક શિક્ષણે માનસને તો એટલે સુધી વિસ્તારવું જોઈએ કે તેની નજર આગળથી અશક્ય જેવી ઘટનાઓની સંખ્યા ઘટી જાય. કમ-નસીમે જો કે તે પ્રમાણે થતું નથી. ઘણું ખરું જાણું ઔદ્યોગિક શિક્ષણ અને માધ્યમ અનુભવ પહેલાંની નિષ્ફળતાઓની તોલણું જાણે એક પત્રક રજૂ કરતું હોય એવી રીતનું કરે છે, અને આ નિષ્ફળતાઓની યોગ્યોચિત્તા વિષે પૂરેપૂરો વિચાર ચલાવ્યા વગર પ્રગતિના વિરોધક તેને ગણી લેવામાં આવે છે. અમુક કોઈ વિષયનો કહેવાતો નિષ્ણાત જો કહે છે કે અમુક થઈ શકે એમ નથી તો તેના અંધ અનુયાયીઓ પણ સાથે સાથે કહેવા લાગે છે કે “તે થઈ શકે તેમ નથી.”

ઉદાહરણ તરીકે, “કાર્ટીંગ” (ભરતરવું લોખંડ) જ્યો. એ ક્રિયા હમેશાં નકામો વ્યય વધારે કરાવનારી ગણાએલી છે અને એટલી જુની છે કે તેની અંદર સુધારા દાખલ કરવાની મુશ્કેલીઓના તો જાણે તેની આમખાસ એક છતિકાસ જ રચાઈ ગયો હોય તેવું છે. “મોર્ટીંગ” (ઘાટ ધડવા)ના અમે પ્રયોગો કરવા માંડ્યા તે પહેલાં તેના એક નિષ્ણાતે એવું બહાર પાડ્યું હતું કે એ ક્રિયાની અંદર જે કોઈ માણસ, યાત્ર છે તેના કરતાં છ મહીનાની અંદર ખર્ચ ઓછું કરીને સફળતા મેળવવાનું કહેતો હોય, તો તે ચોક્કસ માનજો કે કોઈ મહાન હઠાલખાજ અને છેતરપોંડી કરવાવાળો માણસ જ છે.

અમારી ફાઉન્ડ્રી (ધાણને ગાળીને ઘાટ ધડવામાં આવે છે તે

જગ્યા) બીજી બધી ફાઉન્ડેશન જેવી જ હતી. જ્યારે ૧૯૧૦ માં અમે ‘ મોડેલ ટી ’ નામની ગાર્ડી પહેલ વહેલી બહાર પાડી, ત્યારે ત્યાં દરેક કામ હાથે કરવામાં આવતું હતું; સ્ટાવેક્સ અને બ્લીક બેરોઝ પૂરકળ પ્રમાણમાં હતાં. તે વખતે થોડુંક કામ જાણકારો કરતા અને થોડુંક ગમે તેવા માણસો પણ કરતા. અમારી પાસે મોલ્ડર્મ ( ઘાટ ધડનારા ) હતાં તેમજ મજૂરો પણ હતા, અત્યારે અમારી પાસે મારી આવડતવાળા મોલ્ડર્મ ( ઘાટ ધડનારા ) અને ‘ કાર ’ ( અન્તર્ભાગ ) બેસાડનારાઓ પાંચ ટકા માણસો છે, પરંતુ બાકીના પંચાણું ટકા માણસો તો બીજા આવડતવાળા જ છે. અગર વધારે ચોકસાઈથી કહીએ તો, ફક્ત એક ક્રિયા કરવામાં કુચળતા ધરાવતા હોય એવા છે; કારણ એ ક્રિયા ન ગમે તેવા અણધાર માણસ પણ એ દિવસની અંદર સિખી જાય એવી હોય છે. બધું મોલ્ડર્મ ( ઘાટનું કામ ) મંત્રાથી થાય છે.

બીજો, પીસ્ટન રોડ ( લાટ-શળીઆ : બેગા કરવાના કામના વિકાસનો દાખલો હોય. જુની મેજના પ્રમાણે પણ આ કિંમત માત્ર ત્રણ જ મિનિટ થતી, અને ખાસ કંઈ માથાકુટ કરવી પડે એવી પણ તે જણાતી ન હતી એ બેસવાની પાટલીઓ રાખવામાં આવતી અને તેના ઉપર બધા મળી અઠ્ઠાવીસ માણસો બેસતા. દિવસના નવ કલાક કામ કરવાના રોજ પ્રમાણે તેઓ બધાં મળીને ૧૭૫ પીસ્ટન ( લાટ ) અને રોડઝ ( શળીઆ ) બેગા કરતા-એટલે દરેકને ભાગે ત્રણ મિનિટ ઉપર કંઈ પાંચેક સેકન્ડ જેટલું થતું, આ ક્રિયા ઉપર ખાસ કંઈ તપસ રાખવામાં આવતી ન હતી, અને મોટર અંમેન્ગ્લોગ લાઈન ( મોટર એકઠી કરવાની લાઈન ) માંથી ધણીએ પીસ્ટન રોડઝ ( લાટ અને શળીઆ ) બેગા કરેલા તે ખામી ભરેલા છે એવું જણાવી પાછા મોકલવામાં આવતા હતા, આ ક્રિયા તદ્દન સાદી છે. કામદાર પીસ્ટન ( લાટ ) માંથી ઝીણી ખીણી હોય તે ધકેલી

બહાર કાઢતો, એ ખીલીને તેલ ચઢાવતો, રૉડ ( શળાઓ ) ત્યાં આગળ સરકાવતો, પછીથી તે ખીલી રૉડ અને પીસ્ટન ( શળીઆ અને લાટ )માં ચઢતે જાય એવી રીતે તેને મૂકી દેતો, એક સ્કુ સખત કરતો, ખીજો વળી સ્કુ ખુલ્લો કરતો, -એ પ્રમાણેની તે આખી ક્રિયા થતી હતી. એ ક્રિયાને ફારમેને ( મુખ્ય ચંત્રમંચાલકે ) જ્યારે તપાસી ત્યારે તેને યશુ' કે ત્રણ મિનિટ પણ આને શા માટે લાગવી જોઈએ ? એક સ્ટાપવાયની સાથે આમાં થતી બધી ગતિ-ઓનું પૃથકકરણ કરી જોયું, અને તેને જણાયું કે દિવસના નવ કલાકના કામની અંદર તો આગ કલાક તો ચાલવામાં જતા રહેતા હતા. તેથી ફારમેને ( મુખ્ય ચંત્રમંચાલકે ) એક નવી યોજના બંધી કાઢી. એ ક્રિયાને ત્રણ વિભાગમાં વહેચી નાંખી, પાટવી ઉપર એક રલાઈક મૂકી, અને તેની જન્ને બાજુએ ત્રણ જણ માણસોને બેસાડ્યા અને છેવટના ભાગમાં તે કામની દેખરેખ રાખનારને બેસાડ્યો. એટલે આખી ક્રિયા એક જ માણસે કરવાને બદલે એક માણસ તે વખતે તે ક્રિયાનો ત્રીજો ભાગ પોતે કરતો-મતલબ કે, પોતાના પગને વારે બંધીએ બદલ બદલ કરવા ન પડે અને પોતે જોટલું કરી શકે તેટલું તે કરતો. પછી અઠ્ઠાવીસ માણસોને ઠેકાણે ચૌદ માણસો જ બેનાડવા માંડ્યા, પહેલાંની રીત પ્રમાણે અઠ્ઠાવીસ માણસોએ દિવસની ૧૭૫ એસેમ્બલીઝ ( જુદા ભાગો એકઠા કર્યાં ) કાઢવાની નોંધ છે. પરંતુ હવે માત્ર આઠ કલાકની અંદર સાત જ માણસો એવી ૨૬૦૦ એસેમ્બલીઝ ( જુદા ભાગો એકઠા કરી ) કાઢે છે. એ ક્રિયાને લઇને ઠેટલો બધો જગ્યાવ ચર્ચ શકે તેની હવે કંઈ વિચારશી કાઢવાની જરૂર નથી.

પાછલા ઍકસલ ( કીલક )ને રંગવાના કામનો એસેમ્બલી ( જુદા ભાગો એકત્રિત કરવાનું કામ ) પહેલાં કંઈક મૂસકેલી

આપતી હતી. ધર્મભલ ( મીનાકામ )ના ટાંકામાં હાથવતી તેને બોળવામાં આવતો હતો. આને માટે તેને ઘણી વખત કાપવો મૂકવો પડતો હતો અને બે માણસોની જરૂર પણ આને માટે રહેતી હતી. હવે એકમાત્ર માણસ તેને માટેના એક ખામ ચંત્ર ઉપર દેખાઈ રાખે છે એ ચંત્રની યોજના અને બાંધકામ બધું અમારા કાગળખાનામાં જ થતું હતું. હવે તો એક માણસ માત્ર તે એસેમ્બલી ( એકીકરણ )ને એક જતીમાન સાંકળ ઉપર લટકાવી જ રાખે છે, ત્યાંથી તે ધર્મભલ ( મીનાકામ )ના ટાંકા ઉપર જાય છે, અને ત્યાં પછી લેંકલ રૉડ ( ડોઈઆ )ના છેડાઓ ઉપર બે લીવરો ( ઉચ્ચાલકો ) થીઅમદસ તેમાં બોંકે છે; અને ટાંકા છ રીટ ઉંચું થાય છે એક્સન ( કીલક ) તેમાં બોળાય છે, પાછો ઝડ પોતાની જગ્યાએ આવી જાય છે, અને પછી સુકવવાની બહી આમળ એ એક્સન ( કીલક ) ચલ્યો જાય છે. આ બધી ક્રિયાઓ માત્ર તેર સેકન્ડની અંદર જ પૂરી થાય છે.

આ રીતે આખા કાગળખાનાની અંદર હાથનો ઉપયોગ ખિલકુલ કાગળમાં આવતો જ નથી. એની મેળે કામ આપે એવા યંત્રને બનાવી શકાય તો તે પ્રમાણે એની મેળે કામ આપે એવું જ બનાવવામાં આવે છે એક પણ ક્રિયા હાથે કરવામાં સાગમાં સારી અગર સસ્તામાં સસ્તી થઈ શકે એવું અમારા માનવામાં કદી આવતું નથી એ દિસાએ અમારાં માધનોમાં માત્ર કમ ટકા જ ખાસ જેવા છે; બીજા બધાંએ અમુક કામને ચોખ્ખા આવે એવાં અમુક યંત્રો જ છે, અને તેઓને માથે માથેજ મૂકી રાખેલા હોય છે દુનિયામાં ના બીજા કોઈ પણ કારખાના કરતાં અમારા કારખાનામાં એક ચૉરસ ફુટ જેટલી બેંચિતળીયાની જમીનની ઉપર વધારે યંત્રો ગોઠવવામાં આવેલાં હોય છે. જ્યાંનો એકે એક ફુટ જે વગર વપરાયતે રહે તે બારે ખર્ચાળ થઈ પડે છે. અમારે એવા

ખોટા ખર્ચનો વ્યય નથી જોઈતો. અને છતાં અમારી પામે જોઈએ તેટલી જ જગ્યા છે-કોઈ માણસને વધી પડે અગર કોઈને વધારે જોઈ પડે એવી જગ્યા નથી. કિંથાઓને વિભાગો અને પેટા-વિભાગોમાં વહેંચવી, તથા કામને હંમેશાં ગતિમાં ને ગતિમાં રાખવું-આ બે ઉત્પાદનના કાર્યના રહસ્યની સારમાં સારી ચાવીઓ છે. પરંતુ તેની સાથે એ પણ યાદ રાખવા જેવું છે કે બધા ભાગો એવા યોજેલા હોવા જોઈએ કે જે સહેલાઈથી બચાવી શકાય અને પછી બચતનું તો પૂછવું જ શું ? મરખામણી બે કે ચોગ્ય જ નથી, છતાં તે બધી હેઠત પમાડે એવી છે.

૫. સ. ૧૯૦૩ માં અમે મોટરગાડી બનાવવાનું શરૂ કર્યું તે વખતે એક ગાડી દીઠ જોટલા માણસો કામે લગાડતા તેટલા જ માણસોને અત્યારના અમારા ઉત્પાદનના કામની દૃષ્ટિએ જો. કામે લગાડીએ તો અત્યારે અમારે બે લાખ કરતાં વધારે માણસોનો કાર્યો રાખવો પડે એમ થાય. પરંતુ દિવસની ચાર હજાર ગાડીઓ કાઢવાની ઉત્પાદનના કામની ઊંચામાં ઊંચી કક્ષાએ પહોંચતાં પણ અત્યારે અમારે તે કામ માટે પચાસ હજાર કરતાં પણ ઓછા માણસોની જરૂર રહે છે !

## પ્રકરણ ૬ હું.

યંત્રો અને મનુષ્યો.

કામ કરવાને માટે માણસોની ધણી મોટી સંખ્યાને એકઠું કરવામાં વ્યવસ્થાની અતિશયતા અને તેને અંગે એક પ્રકારની ધરેક પડી જવાનો ભય રહે છે, એટલે તે પ્રમાણે કામ કરાવવા ઇચ્છનારને એ બે અનિષ્ટો સામે ઝુઝવું પડે છે. કેટલીક વખત અમુક પ્રકારના માનસ-વલણને વ્યવસ્થાના મહાન વિધાયક તરીકે વર્ણવવામાં આવે છે, પરંતુ મારા અભિપ્રાય પ્રમાણે તો તે માનસ-વલણ સોથી વધારે હાનીકારક નીવડે છે કારણ સાધારણ રીતે એ માનસ-વલણનું પરિણામ એક મોટો નકશો કાં તો તૈયાર કરવામાં આવી અટકે છે; અને કુટુંબોની વંશાવળી માફક એક પછી એક શાખા કેવી રીતે ફેલાવો પામતી જાય છે તે જ દેખાડવામાં પોતાની ઇતિહાસિક વ્યવસ્થા માને છે. સુંદર ગોળ બેરીઝ ( બોર ) થી એ વૃક્ષ લયી પડે છે, અને દરેકની સાથે એકાદ માણસ જાગર તેને કરવાના કામનું નામ જોડેલું રાખવામાં આવે છે દરેક માણસને તે બેરી ( વૃક્ષ )ની આસપાસની મર્યાદાઓથી નક્કો થએલું એક ઉપનામ અને એને અદા કરવાની ફરજને નિયત કરી આપવામાં આવેલી હોય છે.

એક તદ્દન નજીવું કામ કરનાર માણસને જો સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારીને કંઈ કહેવા જેવું હોય તો તેનો સંદેશ પેટા-ફોરમેન ( નાયબ યંત્રસંચાલક ), ફોરમેન ( મુખ્ય યંત્ર સંચાલક ) ખાતાના ઊપરી, મદદનારા દેખરેખ રાખનાર અધિકારીઓ મારફત રહેતે રહેતે સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારીને પહોંચે છે. એટલે એ મૂળ માણસને જ કહેવાનું હોય છ તેની આસપાસ તે વખત સુધીમાં તો એક આખો મોટો ઇતિહાસ

પ્રધાન, જમ છ. ઉપર કહેલા નકસાના કાળા હાથના ખુલામાં છેક નીચેના બેરી ( બોર ) માં કામ કરતા માણસના સંદેશને બોલના પ્રમુખ અગર અધિષ્ઠાતા આગળ પહોંચતાં લગભગ ૭ અઠવાડિયાં થાય, અને જ્યારે એ મહાન અધિકારીને એ સંદેશ પહોંચવા પામે છે ત્યારે તેના ઉપરની ચર્ચાઓ, સૂચનાઓ, દીકાઓ સાથે તેના ઉપર લગભગ શેરક જેટલો ભાર ચડી જ ગયેલો હોય છે. બધી થોડી વસ્તુઓનો અધિકારીની દષ્ટિએ વિચાર જ થાય છે, અને વિચાર થાય છે તે જે વખતે બરાબર થવો જોઈએ તે વખત કરતાં ઘણો મોડો જ થાય છે. એ બંધને આમતેમ ફેરવવામાં આવે છે, અને વ્યક્તિમત જવાબદારીઓમાંથી યુક્તિ પુરાસર છૂટી જવાની બારીઓ રખાય છે, અને એવો કંઈ આલસચળનક વિચાર સેવવામાં આવે છે કે એક કરતાં બે મસ્તિષ્કો એમાં થાય તે વધારે સાર છે.

બધાનો કું જે પ્રમાણે ખાસ બાધું છું તે પ્રમાણે તે કહી યંત્રવત્ ધંધ શકતો નથી. માણુઓનો જરૂરો કામ કરવાને માટે ભેગો કરવામાં આવેલો હોય છે નહીં કે એક બીજાને કમળો લખવાને માટે. એક ખાતાએ બીજું ખાતું શું કરે છે તે જાણવું જ જોઈએ એવું કશું નથી. માણસ પોતાને સોંપાયેલું કામ ક્યાં જતો હશે તો તેને બીજું કામ હાથ ખરવાનો વખત જ ખરી રીતે તો મળશે નહીં. સમગ્ર કામની યોજનાનું જેઓ સંચાલન કરતા હોય તેઓએ તેના અંગનાં બધાં ખાતાંઓ એક જ થયેને સાર બરાબર રીતે કામ કરે છે કે નહીં તેની તપાસ રાખવી જોઈએ. એક બીજાં ખાતાંઓ અગર તેમાં કામ કરતા માણુઓની વચ્ચે બાધ-ચારાની લાગણી ઉત્પન્ન કરવા માટે વારંવાર સલાહો બરવાની કંઈ જરૂર રહેતી નથી. એક સાથે કામ કરવાને માટે એક બીજાએ ચલાવું જોઈએ એવું પણ કંઈ જરૂરનું હોતું નથી. સારા બાધચારાનું

વધુ પડતું પ્રમાણ કદાચ ધણું અનિષ્ટકારક થવા સંભવ છે, કારણ તેમાં તો એક માણસ બીજાના દોષો જાણવાના પ્રયત્નો કરે જે વસ્તુરિધતિ બંને માટે ખરાબ છે.

ન્યારે આપણે કામ કરતા હોઈએ ત્યારે કામ જ ક્યાં કરવું જોઈએ; ન્યારે આપણે રમતા હોઈએ ત્યારે આપણે રમવામાં જ ચિત્ત પરોવેલું રાખવું જોઈએ. બંનેનું સંમિશ્રણ કરવાથી કંઈ ફાયદો નથી. કામ કરાવવું અને તે કામ બદલ તેને પુરસ્કાર આપવો એ જ આપણો પ્રધાન ઉદ્દેશ હોવો જોઈએ. કામ થઈ રહે ત્યાર પછી રમતનું અંત આવી શકે, પહેલાં નહીં. અને તેથી જ ફોર્ડની માસિકીનાં કારખાનાઓમાં અને બીજાં એવાં માદસોમાં બ્યવસ્થા, કાર્મ પણ જગ્યાને માટે નક્કી કરી રાખેલી અમુક અમુક ફરજો, વારસાઈ હક્કે અમર અધિકારનો હક્ક, અધિકાર પદની ઉપાધીઓ અગર ઉપનામો, વારંવારની સજાઓ-કે એમાંનું કશું જ ધાંધળ જોવામાં આવતું નથી. અમે જે તદ્દન જરૂરની છે એવી કારકુનોની મદદ રિવકારીએ છીએ; લાંબી લાંબી નોંધો, અને તેને લખને અમુક જ ધરેક પ્રમાણે કામ કરવાની પદ્ધતિ. એવું તેણે અમારે ત્યાં કર્યું નથી.

અમે દરેક વ્યક્તિને તેની પૂરેપૂરી જવાબદારીનું ભાન કરાવીએ છીએ. જે કામદારની પાસે જે કામ હોય તેના તે સંપૂર્ણપણે જવાબદાર લેખાય છે. છેક સાધારણ અને નજીવું કામ કરનાર પણ તેની હાથ નીચે કામ કરનારાઓના કામ માટે જવાબદાર હોય છે. ફોર્મૅન (સુખ્ય ચંત્રસંચાલક) પોતાના વિભાગ માટે જવાબદાર હોય છે. ખાતાનો અધિકારી આખા ખાતાના કામ માટે જવાબદાર ગણવામાં આવે છે; અને સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારી સમમ કારખાનાના કામ માટે જવાબદાર ગણાય છે. દરેક જણે પોતાના



વેભાગનો અંદર શું કામ થઈ રહ્યું છે તે બાબતું જ જોઈએ. ઉપર સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારી એમ મેં કહ્યું છે ખરું પરંતુ એવું કંઈ ઉપનામ એ જગ્યાને આપવામાં આવ્યું નથી. આખા કારખાનાની દેખરેખ એક માણસ રાખે છે અને કેટલાયે વર્ષોથી તેનું તે કામ તે કરે છે. તેની સાથે જો માણસો છે જેમને અમુક ચોક્કસ પ્રકારનું જ કામ કંઈ સોંપવામાં આવ્યું નથી છતાં પણ અમુક અમુક વિભાગો તેમણે પોતાની દેખરેખ નીચે લઈ જ લીધા છે. તેમના હાથ નીચે તેમને મદદ કરે એવા લગભગ બીજા છ માણસો રાકવામાં આવેલા છે. તેમને કંવાનું કામ પણ ચોક્કસ રીતે કંઈ નક્કી કરી આપેલું નથી. તેઓએ બધાએ પોતપોતાને થોડા કામ સંભાળી લીધાં છે. તેઓનાં કામ ઉપર મર્યાદાઓ ઠોકરી એસાડવામાં આવી નથી. જ્યાં તેઓને સારામાં સારી યોગ્યતા જણાય ત્યાં પોતે કામ કરવા માંડે છે.

દેખાવમાં આ કદાચ હંગામડા વગરનું લાગે, પરંતુ ખરી રીતે તેમ નથી. માણસોનો એક સમૂહ કે જેનો ઉદ્દેશ એક માત્ર કામ કરાવવાનો છે તેઓને તે કામ પૂરું થયેલું જોવા માટે ખાસ કંઈ અડચણ વેઠવી પડતી નથી. સત્તાની મર્યાદાઓની મુશ્કેલીઓ તેમને નડતી નથી, કારણ એ વિષે એમને કંઈ વિચાર જ કરવાનો હોતો નથી. એને બદલે એ સમૂહમાં અધિકારવાળી જગ્યાઓ અને એવું બધું જુદું જુદું પાડવામાં આવ્યું હોત તો તેઓ પ્રથમ તો એ જગ્યાને લગતું નિયત થયેલું કામકાજ કરવામાં કેટલોક વખત જરૂર ગાળત, અને સાથે સાથે એમના સાથીદારની જગ્યાએ એમનાથી વધારે સારી હોત તો તેમને હંમેશાં એમ જ થયા કરત કે એના કરતાં પોતાને ક્યારે વધારે સારી જગ્યા પ્રાપ્ત થાય—એવા એવા વિચારોમાં જ કાળક્ષેપ કરત.

આત્રા અધિકારપદે કે સત્તાની મર્યાદાઓ ન હોવાને લીધે

અમુકે ધરેક પ્રમાણે જ કામ થતું જોઈએ એનો પણ સવાલ ઉભો થતો નથી, અને તે કામદાર અને તેની પાસે જમ રહે છે, અને આ રીતે જ એવો દંદ થઈ ગયો કે જો એક કામદાર ફારમન (મુખ્ય ચંત્રસંચાલક)ને પૂછ્યા વગર સીધો કારખાનાના મુખ્ય અધિકારી પાસે આવ્યો ત્યારે તે તેથી ફારમન (મુખ્ય ચંત્રસંચાલક) કંઈ ચુસ્તે થતો નથી કે તેને કોઈ પણ પ્રકારનું ખોટું લાગતું નથી જો કે કામદાર આવું કરે છે તો જવલ્લે જ, કારણ એમાં ફારમન (મુખ્ય ચંત્રસંચાલક) અમર પોતે જો કોઈ પણ રીતે અપ્રમાણિક પણે વર્તે તો તરત બહાર પડી જાય એમ છે અને પોતે પોતાનું કામ ગુમાવી બેઝવાનો ભય છે એવું દરેક જણ મારી પોં જણે છે.

કોઈ પણ પ્રકારનો અન્યાય અને નણાવી લઈએ તેમ નથી કોઈ પણ માણસ સત્તાના મદદમાં આવી ગયેલો જણાય તે જ ક્ષણથી તેને ખાસ જોગી કહાડવામાં આવે છે, અને કતિ તેને નોકરી છોડવી પડે છે, અમર કાં તો તેને પાછા ચંત્ર ઉપર જવું પડે છે. જે સોફા નીચેની પામરીવાળી જણાઓ ઉપર હોય છે તેમના અધિકારની મુત્તાના અન્યાયી વર્તવાને લઈને મોટા ભાગના મજૂર વર્ગનો અસંતોષ જાહેર છે; અને લખાં ખરા કારખાનાઓની સંસ્થાઓમાં એક કામદારને ચારે ખૂણે ન્યાય મળવો ખરેખર શક્ય નથી.

દરેક કામ, કામ ને કામ—એ એક જ મુદ્દો અમને તો બધે દેરવે છે. અને અધિકારપદે રાખ્યાં નથી તેનું પણ કારણ એ જ છે. લખાં માણસો કામને અદર જુલાવી રહે છે, પરંતુ અધિકારપદ તેમને દરેક નીચે જમીન ઉપર જેવી આપે છે. એ અધિકારપદની અસર લખો જ વિચિત્ર થાય છે. કામમાંથી મુક્ત મેગવવાના નિશાન તરીકે તેનો લખો ઉપયોગ થયો છે. એ અધિ-

કારપદ એટલે એવું લખાણ ધારણ કરતો બીડલો કે “ આ માણસને પોતાની જાતને મહત્ત્વની અને બીજા બધાને તદ્દન ઉત્તરલી પંક્તિના સ્થેખવા સિવાય બીજું કંઈ કામ કરવાનું નથી.”

આ અધિકારપદનો બીડલો એકલા પહેરનારને જ નુકશાન-કર્તા છે એમ નથી, પરંતુ બીજા ઉપર પણ પોતાની અસર તે ફેલાવે છે. આવાં પદો ધરાવનારા બધા વસ્તુતઃ ખરા નેતાઓ નથી હોતા. અને એને લઈને માણસ માણસ વચ્ચે જે અમત અસતોષ આવે છે તેના કરતાં બીજા કોઈ પણ કારણથી વધારે તે વ્યાપતો હોય એમ લાગતું નથી. જેઓ યોજનાઓ ઘડવા અને આજ્ઞા કરવાને યોગ્ય હોય એવા અરેખરા નેતાઓનો સહ કોઈ રિવકાર કરે જ છે, અને એવો એકાદો ખરા નેતા જો એવાં પદ ધરાવનારો હોય છે તો તે કયું પદ છે તેની તમારે બીજાની મારફત તપાસ કરવી પડે એમ હોય છે, એ પદની બડાઈઓ એ જ્યાં ત્યાં કંઈ લોક્યા કરતો નથી.

ઉદ્યોગ-ધંધાની અંદર પણ આવાં પદો ઘણાં ઘસ ગયાં છે, અને તેથી જિલદી ધંધાને ખમણું પડ્યું છે. અધિકાર પદોની પ્રમાણે જવાબદારીઓની વહેંચણી કરવાનું પણ એક અજાનબાં ખરાબ તત્ત્વ એમાં સમાયેલું છે. અને એનું પરિણામ જવાબદારીઓને સંતર અજાનબાં કરવામાં જ આવે છે. નાના નાના વિભાગો અને જુદાં જુદાં ખાતાઓની અંદર જવાબદારીને જ્યાં વહેંચી નાખવામાં આવે છે ત્યાં કોઈ એકાદ જણ જે ખરેખરી રીતે પોતાને જવાબદાર સમજે છે તેવો પણ જડવો મુશ્કેલ પડશે, “ પાસીંગ ધી બક ” નામની રમત શું છે તે દરેક જણ જાણે છે. આવી ઔદ્યોગિક સંસ્થાઓનો વ્યવસ્થાના બાદમાંથી, જ્યાં ખાતાઓ જવાબદારીને આધી ધકેલી મૂકવાને માટે જ જાણે ઉપસ્થિત કરવામાં આવેલાં

હોય છે એવામાંથી, જ આ રમત હિલ્લતી હતી. દરેક વ્યવસ્થાનું જોમ તેના દરેક સભ્ય ઉપર અવલંબે છે, પછી એ વ્યવસ્થામાં એ સભ્યનું સ્થાન ભલે જમે ત્યાં હોય. ધંધાના કાયદાને માટેનું જે કંઈ કામ તેના ધક્કા ઉપર લાવવામાં આવે છે તે જાણે પોતાનું જ કામ છે એમ દરેક સભ્યે સમજવું જોઈએ અને એવી સામર્થી રાખવી જોઈએ. આગાહીના રસ્તાઓનું કામ આને જ લીધે તદ્દન વિકટ અને ગમદીન બની ગયેલું છે. કારણ ત્યાં તો એક ખાતાવાળો કહેશે “ અરે, આ તો અમારા ખાતાનું કામ નહીં. એકસ નામનું ખાતું, જે અહીંથી સો માર્કલ દૂર છે, તેના અધિકારમાં આ છે.”

અધિકારીઓએ પોતાનાં અધિકારપદો સંતાડી રાખવાં નહીં એ પ્રમાણે તેમને પૂરકળ સૂચનાઓ આપવામાં આવતી હતી. આ સૂચનાઓની અમલ જ સાબિત કરી આવે છે કે તે વસ્તુસ્થિતિને સુધારવી હોય તો માત્ર શિખામણ ઉપી સૂચનાઓ જ નહીં પણ કંઈક વધારે જોઈએ. અને એ સુધારો અધિકારપદો બિલકુલ જ કાઢી નાખવાથી થઈ શકે એમ છે. કાયદાની દૃષ્ટિએ થોડાં ધણાં જરૂરનાં હોઈ શકે; વળી થોડાં એ ધંધાવાળા જોડે ફવી ગીતે લેવડ દેવડ કરવી તે બતાવવા પુરતાં પણ જરૂરનાં મણી ચકાવ; પરંતુ બાકીનાં બીજાં બધાં માટે તો સારામાં સારો નિવમ એ જ છે કે ‘ તેઓને સહતર નાથ કરો. ’

ખરી રીતે, અત્યારના સમયમાં ધંધાનું સામાન્ય વલણ આવાં અધિકારપદોની કિંમત ઘણી ઓછી આંકવા તરફ છે. દેવાળિયા બંકના પ્રમુખ કહેવડાવવામાં કોઈને કંઈ મજા આવતો નહીં. એક દરે ધંધા માત્રની દેરવણી એવી કાનેસીયત બરી નથી કે જેથી તેને દોગનાગઓને બાજબી અભિમાન લેવાનું પ્રાપ્ત થાય. જે માણસો દાસમાં અધિકારપદધારી છે અને જેઓનામાં ખરી લાયકાત છે

તેઓ પોતાના અધિકારપદોને જૂલી જવા માગે છે અને પોતાના ધધાના પાયાના ઉંડાણમાં ઉતરીને તેની ખામી ભરેલી અને નબળી જગ્યાઓ શોધી કઢાડવામાં મશગુલ બનેલા છે. જે જગ્યાઓથી તેઓ આગળ વધ્યા, તે જગ્યાએ પાછા તેઓ જાય છે. કારણ તેઓને નવેસરથી મૂળમાંથી ચણતર ચણવું છે. અને માણસ ત્યારે ખરે-ખરે કામે લાગી જાય છે ત્યારે પછી આર્વા પદો કે ઉપનામની તેને દરકાર રહેતી નથી. તેના કામને લઈને તેને જે માનઅકરામ મળવાનું હોય છે તે મળ્યે જાય છે.

અમારા કારખાનામાં અગર ઓર્ડિસોમાં અમારા બધાએ માણસોને નોકરીએ રાખનાર અમારા ખાતા મારફતે પસંદ કરવામાં આવે છે. પહેલાં હું કહી ગયો તેમ નિષ્ણાતોને અમે નોકરીમાં રાખતા નથી, એટલું જ નહીં પરંતુ માણસોને તેમના જૂતકાળના અનુભવો ઉપરથી પણ નોકરી ઉપર રાખતા નથી. અને જે માણસ પહેલવહેલો નીમાય છે તે નીચામાં નીચા પાપરીવાળી જગ્યા ઉપરજ નીમાય છે. માણસના જૂતકાળના ઇતિહાસ ઉપરથી તેને અમે જેવી રીતે નોકરી પર રાખતા નથી તેવી જ રીતે જૂતકાળના ઇતિહાસને લીધે જ તેને નોકરી આપતા નથી એમ પણ નથી. કોઈ પણ માણસ મને સાવ ખરાબ મળ્યો નથી જેને આપણે ખરાબ માનીએ છીએ તેનામાં પણ જો તેને તક આપવામાં આવે તો કંઈ ને કંઈ સાર તત્વ છે એમ આપણને જણાયા વગર રહેશે નહીં. માણસનાં પૂર્વચરિત્રો ઉપર અમે આધાર મૂકતા નથી તેનું આ પણ એક મૂખ્ય કારણ છે. આપણે સહમજતું જોઈએ કે આપણે માણસને નોકરી પર લેવા માગીએ છીએ, તેના પૂરોગામી ઇતિહાસને નહીં. કદાચ એકાદ વખત તે કેદખાનામાં જઈ આવ્યો હશે, પરંતુ તેથી ફરીથી પણ તે કેદખાનામાં જશે જ એવું માનવાને કંઈ કારણ નથી. હાલકું, માત્ર તો માનવું એવું છે કે એવાને પણ જો

તક આપી હોય તો કેદખાનાની બહાર રહેવાય તેવાજ પ્રયત્નો તે કરશે. અમારુ નોકરીએ રાખનાર ખાત્રુ અમુક માણસે પહેલાં અમુક ક્યું હવુ એ બજાર ઉપરથી તેવાને ન રાખવો એવી નીતિનો સ્વિકાર કરતું નથી બલેને તે ' સીંગ સીંગ 'માં રજો હોય અગર હાવડાંના વિશ્વ વિદ્યાલયમાંથી આવ્યો હોય, પરંતુ અમારે મન તો બંને સરખી રીતે સ્વિકારવા લાયક ગણાય છે અને તો તે કયા વિશ્વ વિદ્યાલયમાંથી સ્નાતક થઈને બહાર પડ્યો છે તેની તપાસ પણ કરતા નથી તેની પાસેથી જે અમારે જોઈએ છીએ તે તેની કામ કરવાની ભાવના જ છે કામ કરવાની જેની ઇચ્છા ન હોય તે ભાણે તે કામ કરવાની જગ્યા માટેની ઉમેદવારી કરશે, કારણ હાવડાંના કારખાનામાં દરેક માણસ કામ કરે છે જ હોય છે એવુ બધાને સારી પેઠે સમજાઈ ગયું છે

પૂર્વાવસ્થામાં મણસ કેવો હતો કેવો નહોતો તેની અમે બિલકુલ દરકાર રાખતા નથી કાલેજની ઉચ્ચ કેળવણી જો તેણે લીધી હશે તો તે પોતાના કામમાં જલદીથી આગળ વધી જશે, પરંતુ શરૂઆત તો તેણે ચે છેક તળીએથી જ કરવાની હોય છે, અને પોતાની શક્તિને તેણે પૂરવાગ કરી આપવાની રહે છે દરેક માણસના અવિધ્યનો આધાર તેના પોતાના ઉપર જ અવલભેલો હોય છે. ધણી વખત એવી અર્થ વચરની વાતો કરવામાં આવે છે કે કેટલાક માણસોની યોગ્ય કદર દુનિયામાં થતી જ નથી અમારી પાસે તો દરેક માણસની જેટલી તેનામાં લાયકાત હશે તેટલી તેનો કદર થયા વચર રહેતી જ નથી

અસમત, આ કદર કગવવાની ઇચ્છાની અદર કેટલાંક એવાં તરવો છે કે જે આપણી ખ્યાલ બહાર રહેવા જોઈએ નહોં આધુનિક ઔદ્યોગિક પદ્ધતિની અદર આ ભાવના એવી વિકૃત રીતે

વિશ્વાઈ ગએલી છે કે તેના ન્યા ને ત્યા અતિરેક માણુમ પડી આવે છે. પહેલાં એવા પણ વખત હતો જ્યારે માણુસનું અંગત રીતે આગળ વધવું એ તેના પોતાના કામ ઉપર જ આધાર રાખતું હતું, કોઈની પણ મહેરબાની તેમાં કારણભૂત થતી ન હતી; પરંતુ હાલમાં તો કોઈ વચવચીલા વાળાનો ટેકો સહેજ પણ મળ્યો ન હોય તો આગળ વધવાની તો વાત જ નથી હોતી. પરંતુ આ દૂષણ સામે અમે ધણી સફળતાપૂર્વક યુદ્ધ આરંભ્યું છે. ઉપર પ્રમાણે તો કોઈની પણ મહેરબાની ક્યારે મેળવાય એ જ આશયથી માણુસો, કામ કરશે, પોતે જ ક્યું હોય તેને માટે જો શાખાથી ન મેળવે તો પછી સારું ક્યું એ સરખું, અને નકારું ક્યું એ પણ મરખું એવી લાગણી સાથે તેઓ કામ કરશે. આ રીતે કામ ગોણુ થઈ જાય છે, અને પોતાનો વ્યક્તિગત લાભ, કોઈની મહેરબાનીની આશા, એ પ્રધાનપદ ભોગવે છે. આવી ટેવને નોંધી નુકસાન તો તે કામને જ પહોંચે છે. કામ કરનાર ઉપર પણ તેની અસર ખરાબ થાય છે. એક પ્રકારની વિકૃત અને વ્યર્થ અભિલાષાને તે પોષે છે. એ અભિલાષાને લઈને એવા પ્રકારનો મનુષ્ય થાય છે કે જેનું માનસ એમ માનતું થઈ જાય છે કે કોઈ એવા ઉચ્ચ અધિકારીની સાથે જિલા રહેવાથી પણ આગળ નોંધી લેવાઈ શકશે. દરેક દુકાનમાં આવો એકાદો માણુસ તો હોય છે જ. ખરાબમાં ખરાબ વાત તો એ છે કે હાલની ઔદ્યોગિક પદ્ધતિને અનુસરનારા એમ માને છે કે આ રમત કાયદા કારક છે. ફોર્મનો (મુખ્ય યંત્ર સંચાલકો) પણ માધારણુ મનુષ્યો જ છે. તેમને જો એવું માનવાનું કારણ મળે કે કામદારોનાં સુખ અગર દુઃખ તેમના જ હાથમાં છે તો સ્વાભાવિક રીતે જ તેઓ જરા દુલારો. એ દુલારાનો લાભ લઈને તેમની હાથ નીચેના માણુસો પોતાનો સ્વાર્થ સાધવાને અને વધારે ને વધારે અંગત કાયદો મેળવવા માટે તેમની વધારે ને વધારે

પ્રશામત કરે તે પણ તેટલું જ સ્વાભાવિક છે, આવાં જ કારણોને લઈને અંગત તત્ત્વ જેટલું અને તેટલું બાકાત રહે તેમ કરવા હું ઈચ્છુ છું.

ઉપલી જગ્યાએ કેવી રીતે જવું તે બિલકુલ ન ગણનાર માણસને અમારી સાથે ધણું સહેલું પડે છે. કેટલાક માણસો કામ સમ્પત્ત કરે છે પરંતુ વિચાર કરવાની શક્તિ-ખાસ કરીને તાત્કાલિક અને ઝડપ વિચાર કરવાની શક્તિ-તેઓનામાં નથી હોતી, આવા માણસો તેમની શક્તિની લાયકાતના પ્રમાણમાં આગળ જઈ શકે છે, પોતાના ઉચ્ચમથી આગળ વધવાની લાયકાત મેળવી શકે, પરંતુ તે આગળની જગ્યા તેને ત્યારે જ આપી શકાય કે જ્યારે તેનામાં નેતા થવાની લાયકાતનું તત્ત્વ પણ હોય. આપણે કંઈ સ્વપ્નની દુનિયામાં નથી રહેતા. મને લાગે છે કે અમારી કારખાનાને ખંચેરવાની-સાફ સુક કરી શુદ્ધ કરવાની-આ પદ્ધતિને લઈને દરેક માણસ છેવટે તેના યોગ્ય હોય તે જ ભૂમિકા ઉપર આવી ઠરે છે.

દરેક વસ્તુ વ્યવસ્થાના અમુક ક્રમમાં જ થવી જોઈએ એ પદ્ધતિથી અમને સંતોષ થતો નથી. અમને તો હંમેસાં એવા જ વિચારો થાય છે કે અમુક વસ્તુ થાય છે તેના કરતાં વધારે સારી કેવી રીતે બનાવી શકાય એવી પદ્ધતિ અમલમાં મૂકાય ત્યારે ખરું. અને એમ કરતાં છેવટે તે સારી થાય છે પણ ખરી. વધારે માણસો એકઠા થવાને લીધે જે માણસમાં સાગ ગુણો હોય છે તે પોતે હોય છે તેના કરતાં વધારે જીંમી જગ્યા મેળવવા માટે પ્રયત્નો કરવા પ્રેરાય છે. વ્યવસ્થાનું ચોક્કસ ન્યાય કાયમને માટે ચોક્કસ થઈ ગયું હોય ત્યાં એવો માણસ એ જગ્યા કદાચ જાણે જ મેળવી શકે, કારણ ત્યાં તો એ જગ્યાએ પહોંચવાના માર્ગનો મૂળથી ચીસો પડી જ ગયો હોય છે અને તે જ પ્રમાણે બધું કામ થવા કરે છે, પરંતુ અમે



તો એટલા બધાં જોઈને અધિકાર પદો રાખ્યા છે કે જે માણસ કરતો હોય તેના કરતાં વધુ સારું કામ કરવાની તેનામાં લાયકાત જણાય તો તે તેને જલદીથી મળી રહે છે; અને માટે ઉપરની જગ્યાનો રસ્તો જ બધું થઈ ગયેલો હોય એવી વ્યવસ્થાની રચનાનું તેને બંધન નથી હોતું. અમારી પાસે સીધીસટ અને તૈયાર કરી રાખેલી જગ્યાઓ કંઈ નથી હોતી. અમારા સારામાં સારા માણસો પોતાની જગ્યાઓ પોતાની મેળે મેળવી લે છે, અને આ કામ તદ્દન સહેલું થઈ પડે છે. કારણ કામ તો હંમેશાં હોય જ, અને જ્યારે એ કામ પૂરું કરાવવાનો ઉદ્દેશ તમે રાખો છો ત્યારે આગળ બઠતી કરવાના કામમાં કંઈ મૂરકેલી આવતી નથી. એ આગળની જગ્યા તે માત્ર દેખાડવા પૂરતી નથી. માણસ પોતે કરતો હોય છે તેના કરતાં કંઈ બીજું અને વધારે સારું કામ કરે છે એટલે આપોઆપ વધારે પૈસા તેને મળે જ છે.

અમારા બધા માણસો આવી રીતે છેક તળીએથી ઉંચે આવેલા છે. હાલ આખા કારખાનાનો જે ઉપરી છે તે પહેલો યત્રેના સાધારણ કામ કરનાર તરીકે દાખલ થયો હતો. સ્વેચ્છા નહીં ઉપરના મોટા કારખાનાની દેખરેખ રાખનાર અધિકારી પ્રથમ નમુનાઓ બનાવનાર તરીકે દાખલ થયો હતો. બીજા એક માણસ જે હાલ મુખ્ય ખાતાઓ પૈકીમાંના ખાતાઓ ઉપર દેખરેખ મૂકે છે તેણે એક સાફસુફ કરનાર તરીકે શરૂઆત કરી હતી. આખા કારખાનાની અંદર કોઈપણ ઠેકાણે એક પણ તદ્દન તાજાં માણસ તમને મળી શકશે નહીં અમે જે કંઈ વિકાસ સાધ્યો છે તે અમારી દેખરેખ નીચે કેળવાયલા અને લાયકાત ધરાવનારા માણસોથી જ સાધી શક્યા હોય. અમારે સારે નશીબે કોઈ પણ પ્રકારના રીવાજ કે રૂઢીનું બંધન અમને વારસામાં મળ્યું ન હતું, તેમ જ તેવો રીવાજ કે રૂઢી સ્થાપન કરવાની અમારી ઇચ્છા પણ ન હતી અને નથી.

અમારો રીવાજ કે રીઠી જે કહો તે આ એક જ સિદ્ધાંતમાં સમાયેલો છે કે દરેક કામ હંમેશાં થવું હોય તેના કરતાં વધારે સારી રીતે જ કરવું.

દરેક કારખાનાને લગતા લગભગ ઘણા ખર્ચા વિકટ પ્રશ્નોનું નિરાકરણ આ પ્રમાણે કામ વધારે સારી રીતે અને ઝડપથી કરવાનો આગ્રહ રાખવાથી થઈ શકે છે. દરેક ખાતાની સ્થિતિ તેના ઉત્પાદનના દર ઉપર આધાર રાખે છે. ઉત્પાદનનો દર અને ઉત્પાદનનો ખર્ચ એ બંને બિન્ન-બિન્ન તત્ત્વો છે. ફાર્મનો અને બીજા દેખરેખ રાખનારા, અધિકારીઓ પોતાના ખાતાના ખર્ચને અટકાવવા તરફ લક્ષ આપવામાં પોતાનો વખત નકામો જ ગુમાવે છે. કેટલાંક ખર્ચો, જેવા કે, મજૂરીના દર, સાધનોની કિંમત, વિગેરે એવા હોય છે કે જે પોતાના કાણુની બહાર હોય છે. એટલે તેની બાંજગડમાં તેઓ પડી શકતા નથી. પોતાના ખાતાની અંદરના ઉત્પાદનના દર ઉપર જ તેમનો કાણુ રહી શકે છે. દરેક ખાતુ પોતાનો દર, જેટલા ભાગોની સંખ્યા ઉત્પન્ન કરી શકાય તેને જેટલા કાગીરો કામ કરતા હોય તે સંખ્યા વડે ભાગવાથી મેળવી શકે છે. દરેક ફાર્મન દરોજ પોતાના ખાતાના આકડા સાથે લખેને ફરતો હોય છે અને તેનો મેજ બેસાડતો જ હોય છે સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારીની પાસે બધા આંકડાઓનો એક તૈયાર કોઠો રહે છે; એટલે જો કોઈ પણ ખાતામાં કંઈ બૂલ કે ગફલત હોય તો આ કોઠો તરત દેખાડી આપે છે અને તે દેખરેખ રાખનાર અધિકારી તેને માટે તપાસ ચલાવે છે, અને ફાર્મન (યુખ્થ ચત્રસંચાલક) ને બહુ ચપળતા અને કાળજી રાખવી પડે છે. સારી પદ્ધતિના પ્રયાસોનો મોટો ભાગ આ ઉત્પાદનના દરના ચરણ નિયમને આધારી છે. ફાર્મન (યુખ્થ ચત્રસંચાલક) એ ખર્ચનું હિસાબી કામ કરનાર હોવા બદલ એવું નથી. એના અખત્યારમાં તો યંત્રો અને એના ખાતામાં કામ કરતા કામદારો એ જ હોવા બદલ એ એ

નિષ્કળ ગયું કારણ તે કુદરત અને નીતિનાં તત્ત્વોને અવગણતું હતું. આપણી વ્યવસ્થા કાયમ છે, તે શું ખોટી છે ? હા, અનેક વાતો તે ખોટી છે. તે શું ગુચ્ચવણ થારેલી છે ? હા, ગુચ્ચવણભરેલી પણ છે. દરેક રીતે એ વ્યવસ્થાનો અંત આવવો જોઈએ એનું સાચાં પણ કહે છે છતાં તેનો અંત દંભ આગ્યો નથી—અને તેનું કારણ એટલું જ છે કે આર્થિક અને નૈતિક તત્ત્વો વડે ધકાયવા પાયા ઉપર તેનું ચમત્કર ચલાયલું છે.

૨૨

એનો આર્થિક પાયો તે-મજૂરી. પૃથ્વીને ઉપયોગી જનુઓને મનુષ્ય ઉપયોગી બનાવવામાં જળમાં જે એક માનવી તત્ત્વની જરૂર રહે છે તેનું નામ જ મજૂરી. મનુષ્યોની મજૂરીથી જ કુદરતે ઉત્પન્ન કરેલો પાક લણી શકાય છે, ઉપયોગમાં લઈ શકાય છે, એ જ આર્થિક પાયોનો ખીજકાંસ. આપણામાંના દરેક જળ જે સાધનોથી કામ કરે છે તે તેણે પોતે બનાવેલાં હોતાં નથી તેમજ તે બનાવી લેવાની તેનામાં શક્તિ પણ હોતી નથી. પરંતુ કુદરત જે સાધનો આપણી આગળ ખુલ્લા મૂકી દે છે તે જ વડે આપણે આપણું કામ ચલાવી શકીએ છીએ.

એનો નૈતિક પાયો તે ઉપર જણાવેલી ‘મજૂરીના’ પ્રશ્નની અંદર ઓતપ્રોત ઘસ મએલો મજૂરી કરનારનો મજૂરી ઉપરનો એક પ્રકારનો પવિત્ર દક્ક-મંબધ છે તે છે. આ દક્કનું પણ જુદા જુદા શબ્દોમાં વર્ણન કરવામાં આવે છે. કેટલીક વખત તેને “ મિલકત ઉપરનો દક્ક ” કહેવામાં આવે છે. કેટલીક વખત “ તુ કદી ચોરી કરીશ નહીં ” એવી દેવી આગાના શબ્દોની અદ્દ એ દક્ક હુપાયેલો છે એમ પણ કહેવામાં આવે છે. ચોરી એ ગુન્હો છે, કારણ ચોરાયેલી મિલકત ઉપર અધિકાર ખીજતો છે, ચોરનારનો નહીં. જે મનુષ્યે શેઠલો પોતાની સ્વકમાણીથી મેળવ્યો

હોય તે રોટલા ઉપર હક્ક તેનો છે. બીજો કાષ્ટ જે તેને ચોરી જાય તો તે માત્ર રોટલો ચોરી જાય છે એટલું જ નહીં, પરંતુ વધારામાં મનુષ્યના એક મહાન પવિત્ર વૈશ્વિક હક્ક ઉપર તે આક્રમણ કરે છે એમ મનાય છે.

જે આપણે ઉત્પન્ન કરી શકીએ નહીં તે આપણે પોતાને માં ગાંધી શકીએ પણ નહીં—પણ કેટલાકનું કહેવું એમ છે કે જે આપણે ઉત્પન્ન કરીએ છીએ તે માત્ર મૂડીવાદીઓને માટે જ છે, જે મનુષ્યો આપણને ઉત્પાદનના કાર્યને માટે મારાં મારાં સાધનો પૂરા પાડી મૂડીવાદીઓ અને છે તેઓ સમાજના આધારસ્થભો જેવા છે તેમનું પોતાનું ગણીએ એવું ખરી, રીતે તેમની પાસે કશું નથી હોતું તેઓ તો ફક્ત બીજાના કામ માટે પોતાની મિલકતની વ્યવસ્થા કરનારા જેવા હોય છે. જે મનુષ્યો પૈસાની ધારધારનો વેપાર કરી મૂડીવાદીઓ અને છે તેઓ થોડા વખત માટેના, પરંતુ એક, દૃષ્ટિએ ઉપયોગી, કંટક સમાન હોય છે. જે તેઓના પૈસાનો ઉપયોગ ઉત્પાદનના કાર્યને અર્થે જ થતો ગહેતો હોય તો તો તેઓ ખામ કંટક સમાન ન લેખાય, પરંતુ જે તેઓના પૈસાનો ઉપયોગ વહેંચણીના પ્રશ્નને વિષય બનાવવામાં મદદરૂપ થઈ પડતો હોય—ઉત્પાદક અને માહક જાનેની વચ્ચે દુર્ગમ દિવાલો ઊભી કરવામાં મદદરૂપ થઈ પડતો હોય—તો, તેઓ ખરેખરા કંટક સમાન નીવડે છે. વર્ગી, દામ અને કામનું પ્રમાણુ ચોગ્ય રીતે બધે એસાડવાનું જ્યારે બની શકશે ત્યારે આવા મૂડીવાદીઓનું તો નામ નિશાને નહોં હોય પરંતુ એ પ્રમાણુ બરોબર ચોગ્ય રીતે બધે એસાડવાનું ત્યારે જ બની શકે કે જ્યારે મહેનતથી જ, ઉલ્લોમથી જ, તંદુરસ્તી, ધન અને આજ્ઞાદી મેળવી શકાય છે એ સિદ્ધાંત પૂરેપૂરો આપણે પચાવ્યો હોય, અને આપણા જીવનની અંદર પૂરેપૂરો તે વજ્રાસ ગચ્છેતો હોય.

જે કાષ્ટ વૈશ્વિક કામ કરવાને માટે રાજી હોય તેને કામ કરવા

સિવાય ખીણ કંઈ જ નહીં. એ લોકો જે વારે મારામાં મારું કામ આપે છે તે વારે એ ફારમોને પણ પોતાની ફરજ બરોબર અદા કરી એમ ગણી શકાય. કેટલા પ્રમાણમાં ઉત્પાદન કરે છે એ જ એણે જોવાનું છે, અને એનાથી જ દોરાવાનું છે. ખીજા ભળતા વિષયો ઉપર પોતાની શક્તિનો વ્યય વ્યય કરવાનું તેને કંઈ જ કારણ નથી.

આ ફરની પદ્ધતિ કામ કરનારાઓ વિશેના વ્યક્તિઓ તરીકેના વિચારોને તો બાબુએ જ મૂકાવે છે. હાથમાં જે કામ લીધેલું હોય છે તેના સિવાય ખીણ બધું તેની અંદર બૂલી જવાનું હોય છે. એટલે જે ફારમોન સારમાં મારું કામ કરી શકે એવા માણસોને રાક્ષાને ખદલે પોતાને જ ગમતા માણસોને રોકે તો એ તેનું પોષણ તેના ખાતાના આ ઉત્પાદન ફરની સરેરાશ ઝટ લખને બહાર પાડી દેશે.

માણસોને ચૂંટી કાઢવામાં કશી મૂશ્કેલી નથી. તેઓ પોતાની મેળે જ ચૂંટાઈને બહાર આવે છે. કારણ માધારણ રીતે જોવા જમણું તો કામદાર પોતાને આગળ વધવાની બાબત કરતાં પોતાના કામની સ્થિતિમાં વધારે રસ લે છે. જે લોકો મજૂરીના ફરથી કામ કરનારા હોય છે તેમના ભાગ્યે જ પાંચ ટકા જેટલાને વધારે પૈમા મેળવવાની ઇચ્છાની સાથે સાથે જીંવી જમ્યાઓને લગતી વધારાની જવાબદારીઓ પણ સ્વિકારી લેવાની ઇચ્છા હોય છે. માત્ર પચીસ જ ટકા જેટલા “રેડ્ડ બોસીઝ” (નજીકના ઉપરી) થવાની ઇચ્છા સેવત હોય છે. તેમાંના ધણીખરા તો એ જમ્યા વધારે પગારવાળી છે તેને લખને તેનો સ્વિકાર કરે છે, નહીં કે તેને લખને યંત્ર ઉપર કામ કરવાનું મળે છે તેથી. જે માણસોનું માનસિક વલણ યાંત્રિક કામો તરફ વળેલું હોય છે, પરંતુ જવાબદારીઓના સ્વિકાર તરફ.

નહીં, તેઓ સાધનો બનાવવાનાં ખાતાઓમાં જોઈ જાય છે, અને ત્યાં હિતપાલનના કામની અંદર જે પગાર મળે છે તેના કરતાં ઘણો વધારે પગાર તેમને મળે છે. પરંતુ કામદારોના સમૂહનો મોટો ભાગ તો દોરવણી જ ધરે છે. તેઓ પોતાને માટે દરેક કામ તૈયાર હોય એવું ધરે છે, અને જવાબદારો લેવાને તેઓ જરાએ તૈયાર હોતા નથી. તેથી માણસોનો આટલો મોટો સમૂહ કામે લાગેયો હોવા છતાં આગળ વધારવાને માટે માણસો શોધી કઢાડવાની મૂશ્કેલી કંઈ હોતો નથી, પરંતુ એમ આગળ વધવાની ઈચ્છા ધરાવનારા માણસો જ મળી આવતા બહુ મુશ્કેલ છે.

માધારણ રીતે એવી માન્યતા સ્વિકારવાથી જેવામાં આવે છે કે બધા જ માણસો આગળ વધવાને માટે આગ્રહ હોય છે. અને એ માન્યતામાંથી ઘણીખરી સુદર યોજનાઓ ધડાય છે. અને તો એમ જ લાગે કે આ માન્યતા ખરી નથી. અમારા કારખાનામાં જેટલા અમેરિકન કામદારો છે તેઓને અરેખ્ય આગળ વધવાની ઈચ્છા છે. પરંતુ તેમને જે છેક સીધા ટોચે જવાની તો એટલી નથી પાછી ધગશ નથી જ પરદેશીઓ “રૂઝા બોસીઝ” (નજીકના ઉપરી)ની જગ્યાથી જ સંતોષ માની બેસે છે. આપું શા માટે હશે તે હું જાણતો નથી. હું તો માત્ર હકીકતો જોઉં તો જ કહું છું.

ઉપર મેં કહ્યું તે પ્રમાણે અમારે ત્યાં દરેકજણ જો જગ્યાએ હોય ત્યાં રહ્યો રહ્યો દરેક કામ કેવી રીતે ચાલે છે તેના સંબંધમાં પોતાનું માનસ ખુલ્લું રાખે છે. અમારે ત્યાં જો કોઈ પણ નિયમ બધામાં ગએયો ચોક્કસ ચક્ર ગએલો, હોય તો તે એક જ છે કે એમને કામ જેવું જોઈએ તેવું મારું, સારી રીતે, ચલું નથી. આખા કારખાનાનું વ્યવસ્થાપક મંડળ સૂચનાઓ ધણા ખુલ્લા દિલથી

આવધારે છે, અને અમે એ સૂચનાઓ માટે પણ એવી સારી પદ્ધતિ અપ્ત્યાર કરી છે, કે જેથી ગમે તે કાર્ધ કામદાર પોતાનો વિચાર તેને તરત સાદર કરી શકે અને જો ચોગ્ય હોય તો તે પ્રમાણે અમલ પણ કરાવી શકે.

એક ભાગદીઠ એક દોકડાનો બચાવ ધણો અગત્યનો મથાય. અમારા અત્યારના ઉત્પાદનના દરે એક ભાગદીઠ એક દોકડાનો બચાવ એટલે વર્ષે દહાડે બારહજાર ડૉલરનો બચાવ, એવી ગીતનું થાય છે. દરેક વિભાગમાં દરેક ભાગદીઠ આ પ્રમાણે એક દોકડાનો બચાવ વર્ષે એક લાખ ડૉલરનો બચાવ કરે છે. તેથી બચાવની અગત્યમણી કરતી વખતે એક દોકડાના હજારમાં ભાગ સુધીની ગણતરી કરવામાં આવે છે. જો સૂચવેલી નવી પદ્ધતિ બચાવ દેખાડે અને તે પ્રમાણે ફેરફાર કરવાનું ખર્ચ બાળબાળી વખતની અંદર એમાંથી ને એમાંથી બજા રહે એમ હોય તો તેવી નવી પદ્ધતિનો સ્વાભાવિક રીતે અમલ કરવામાં આવે જ છે. આ ફેરફારો માત્ર જો સુધારાઓ ઉત્પાદન વધારે, અગર ખર્ચ ઓછું કરે, એવી સૂચનાને આભારી હોય તેને અંગે જ હોય છે એવું કંઈ નથી હોતું. લગભગ ધણી ખરા ફેરફારો કામ વધારે સહેલું થાય તે દિશા તરફના હોય છે. કોઈ પણ જગ્યાને માટે ધણું સખત, માણસને મારી નાંખે એવું, કામ અમે માગતા જ નથી. અને સાધારણ રીતે બને છે પણ એમ જ કે સહેલો રસ્તો સ્વિકારવામાં ખર્ચનો પણ ઘટાડો જ થાય છે. સુધકતા અને સારા ધંધાને ધણો જ નીકટનો સંબંધ છે. એક ભાગ બનાવવો સોલો યદ્ય પડ્યો કે વેચાતો લેવો સોલો પડ્યો તેની પણ ગણતરી અમે દર્શાવના છેલ્લામાં છેલ્લા અંક સુધી ગણીએ છીએ.

દરેક જગ્યાએથી સૂચનાઓ આવે જાય છે. બધા પરદેશી-

ઓની અંદર પોલીસ કામ કરનારાઓ આવી સૂચનાઓ કરવામાં હોશિયારમાં હોશિયાર જણાય છે. એમના એક, જે ઇંગ્રેજ બોલી શકતો ન હતો, તેણે ઇશ્વારતોથી દેખાડ્યું કે તેના યંત્રની અંદર અમુક એક સાધન જે કાણ ઉપર ગોઠવેલું હતું તેના કરતાં જુદા કાણ ઉપર ગોઠવવામાં આવે તો વધારે વખત ચાલે. જે સ્થિતિમાં તે હતું તેમાં માત્ર ચાર કે પાંચ ધા તે ખમી શકતું હતું. પરંતુ મેં તે કામદાર ખરીદ્યો હતો, અને તેની સૂચના પ્રમાણે અમલ કરતાં છળવાના કામની અંદર પુષ્કળ પૈસાનો ખચાવ કરી શકાયો હતો. મતલબ કે માણસો પોતાના શોખના વિષયની નાની નાની વસ્તુઓને પૂરેપૂરી અજમાવી જુઓ છે, કારણ એકજ વિષય ઉપર પોતાનું સર્વજ્ઞતાન જમા કરીને, જે એ તરફનું તેમનું વલણ હોય તો, કંઈ ને કંઈ સુધારો તેઓ જરૂર શોધી કાઢે છે. જે માણસને જે યંત્રની સાથે કામ કરવાનું હોય છે તે કેવું સ્વચ્છ રાખે છે કેવું નહીં, તે જોઈને તેની જુદાનું માપ પણ આપણે સારી રીતે પામી શકીએ, જે કે યંત્રને સ્વચ્છ અને સાફ રાખવાની એ કામ કરનારની ફરજોમાંની એક ફરજ કંઈ નથી હોતી.

આવી ખીજ સૂચનાઓના નમુના નીચે પ્રમાણેના છે:—કાર્ટીંગ (બરતરના લોખંડ)ને ફાઉન્ડ્રી (ધાતુ ગાળીને ઘાટ ધડવાનું સ્થાન) માંથી યંત્રની દુકાને માથા ઉપરને રસ્તે ચઢીને લઈ જનાર યંત્રવાદે લઈ જવા વિષેની સૂચનાને લીધે માલ લાવલખગ કરવાના ખાતાની અંદર સિત્તેર માણસોનો ખચાવ થઈ શક્યો હતો.

ચેસીસ (ખોખા)ના એક બાગની અંદર નક્કરને બદલે વેલ્ડડ શળીઓ બદલવાની સૂચનાને લીધે, અત્યારના કરતાં ઓછું ઉત્પાદન થતું હતું તે વખતે પણ, વર્ષના લગભગ અડધો લાખ ડૉલરનો તાત્કાલિક ખચાવ થઈ શકતો હતો.



દંમેશાં જેવી રીતે ટ્યુબો ( નળીઓ ) લેવામાં આવે છે તેવી રીતે ન લેતાં ચપટાં પતરાંમાંથી તેને બનાવવાની સૂચનાનો અમલ કરવા જતાં વળી વધારે બચાવ, ચર્ચા રોકાયો હતો.

અમુક ગીચર ( દાંતાચક ) બનાવવાની જુની પદ્ધતિ પ્રમાણે તેમાં ચાર પ્રકારની ક્રિયાઓની જરૂર પડતી તેમ જ બાર ટકા પોલાદ બ્યર્થ જડું. એક કામદાર તેને જદ્દતે નવી પદ્ધતિ યોજી કાઢી અને એમાં માત્ર એક જ ટકા જેટલું પોલાદ નકામું જડું.

કોઈ પણ કામને મારે કામ કરનારની અંદર અમુક પ્રકારની આવડત, અગર હોશિઆરીની જરૂર જ પડે છે એવી પ્રચલિત માન્યતાને યોદી ઠરાવવાનો આગ્રહ-એ પણ આવી એક અગત્યની સૂચનાના અંગમાં સમાઈ જતો હતો. પહેલાંના વખતમાં સાધનોને સખત બનાવનાર કારીગર નિમ્ણતા જોળવે પડતો. તાપનાં હવા-માનનાં તેને અનુમાનો બાંધવાં પડતાં હતાં. પોલાદને સખત કરવાનાં કામમાં તેને તાપ આપવાની ક્રિયા ઘણી અગત્યની છે. આમાં અમે નવી પદ્ધતિ એવા જોળી કદાડી કે જેથી લઠ્ઠી ઉપર કામ કરનાર માણસને તાપનાં હવામાનનાં માપ સાથે કશી જ લેવાદેવા રહે નહીં. પાયરોમીટર ( ઉષ્મામાપક ) એને જોવાની જરૂર પડતી નથી. રગ્જેરંગી વિજળીના દીવાઓથી તેને બધી નીશાનીઓ જણાઈ જાય છે.

અમારાં યંત્રોમાંનું એક પણ યંત્ર એવું નથી કે જે ગમે તેમ દંગધડા વગરનું આંધી દેવામાં આવ્યું હોય. એનો પ્રથમ વિચાર ઉદ્ભવતાં, એ વિચારનું પૃથક્કરણ કરી, તેને વિગતવાર તપાસી જોવામાં આવે છે, અને પછી જ કંઈ પણ આગળ પગલું ધરવું હોય તો તે ભરવામાં આવે છે. કેટલીક વખત એવા યંત્રના પહેલાં તો લાકડાંના નમુના બનાવવામાં આવે છે, અગર એના ભાગો

સંપૂર્ણ કદના એક પાટીયા ઉપર ચીતરવામાં આવે છે. આગળના ધતેલાસથી અમે બાંધાઈ જતાં નથી. તેમ જ નમિય ઉપર પણ અમે કંઈ છોડી દેતા નથી; અને જે કામને માટે જે યંત્ર તૈયાર કરવામાં આવ્યું હોય તે જ કામ તે ન આપી શકે એવું યંત્ર હજી અમે બાંધીએ ત્યારે ખરે; બાકી આજ સુધાના અમારા બધા પ્રયોગોમાં નબળાઈ ટકા સફળતા અમે પ્રાપ્ત કરી છે.

આગળ પાછળની વિગતોની અંદર જે કંઈ નૈપુણ્ય અમે વિકસાવી શક્યા હોએ તે બધું અમારા માણસોને લીધે થઈ શક્યું છે. હું માનું કે માણસોના કામની અંદર વારંધડીએ અને બહુ ડખલગીરી કરવામાં ન આવે અને તેમને દેવે એવું ઉગી ગયું હોય કે, તેઓ સેવાને અર્થે આ કામ કરી રહ્યા છે, તો ગમે તેવા નજીવા કામની અંદર પણ હંમેશાં તેઓ પોતાનું મ પૂર્ણ માનસ પગેલીને જ કામ કરશે.

## પ્રકરણ ૭ મું.

### યંત્રના હાઉ.

અસુક પ્રકારના માનસને પુનરાવર્તનીય મજુરી-એક જ દબે એકતું એક કાર્ય ફરી ફરીને કર્યા જવું તેવું બાતી બપંકર બાસે છે. મને પોતાને પણ તે બધ ઉપજાવે છે. ફરહંમેશ એકની એક વસ્તુ એકની એક રીતે ફું પણ કદાચ ન કરી શકું. પરંતુ કેટલાક માણસોને, બહુ મોટા ભાગના માણસોને, આવી પુનરાવર્તનીય ક્રિયાઓમાં જરાકે બધ જણાતો નથી. ખરેખરી રીતે તો કેટલીક પ્રકારના માનસોને વિચાર માત્ર બધ સમાન બાસે છે. એ સોફોની દષ્ટિએ આદર્શ કામ એ જ ગણાય છે કે જેની અંદર સર્જનાત્મક અગર મૌલીક વિચાર દાખલ કરવાની જરૂર હોતી નથી. જે કામોની અંદર મહેનત અને મગજ ભન્ને વાપરવા પડે એવા કામો ઉપાડનાર ધણા થોડા હોય છે. અમને હંમેશાં એવા માણસોની જરૂર રહે છે કે જેઓ કામ મુશ્કેલીભર્યું હોવાને લીધે કરવાનું પસંદ કરે છે. મને કહેતાં દિલગિરી થાય છે કે સામાન્ય કામ કરનાર એવા હોય છે કે જે કામમાં તેને બહુ અગમહેનત કરવી પડતી નથી હોતી તેવું કામ કરવાની હચ્છા રાખે છે, ખાસ કરીને એને એવું કામ એકદમ છે કે જેમાં એને કામો વિચાર રોકવો પડે એવું હોય નહીં. સર્જનાત્મક માનસવાળા જેઓ એક જ ધરેડ અગર ચીસે આત્મા જવાનું પસંદ કરતા નથી તેઓ, ખીજાઓ પણ પોતાના જેવા જ માનસો ધરાવે છે એમ ધારે છે અને તેથી કરીને જે કામ કરનારને રાત દિવસ એકની એક જ ક્રિયા કરવાનું કામ કરવું પડતું હોય છે તેવા તરફ પોતાની સલાનુભૂતિ વધુમાંગી દેખાડવા પ્રેરાય છે.

જો તમે ખૂબ હિડેથી વિચાર કરશો તો જણાશે કે ધણાંખરાં કામો પુનરાવર્તનીય જ હોય છે. એક ધંધાધારી મનુષ્યને એકની

એક જ ધરેડમાં પુષ્કળ ચોકસાઈથી કામ કરવાનું પસંદ હોય છે. બેન્કના પ્રમુખોનું કામ, તેમ જ તેની હાથ નીચેના અધિકારીઓનું કામ, પણ એવું એક નક્કી કરી નાખેલે રસ્તે જવાનું જ હોય છે. ધણી ખરાં કારણો તેમ જ ધણી ખરાં માણસોને માટે આવો એક પ્રકારનો ચીજો તૈયાર કરવાનું અને તેમની ઘણી ખરી ક્રિયાઓ માત્ર પુનરાવર્તનીય બની રહે તેવું કરવાનું જરૂરનું હોય છે. નહીં તો બ્યક્તિ માત્રને શારિરિક શ્રમમાંથી કદી ગુસ્સા થએલો તમે જુઓ જ નહીં. છતાં જે સર્જનાત્મક માનસ ધરાવતો હોય છે તેણે આવા કટાણો ઉપજાવે એવા કામને વળગી રહેવાનું કંઈ કારણ નથી. કારણ દરેક ઠેકાણે એવા માણસોની જરૂર ધણી હોય છે. હોંશિયાર માણસોને માટે જગ્યાઓની તૂટ નથી હોતી એ વાત ખરી, પરંતુ સાથે સાથે આપણે એનો સ્વિકાર તો કરવો જ રહ્યો કે હોંશિયાર થવાની વૃત્તિ કંઈ માર્વાત્મિક નથી. દલીલની ખાતર ધારો કે કલાત્મક વૃત્તિ પણ છે, તોએ તેને માટેની જરૂરી તાલીમના માળામાંથી પસાર થવાની ફરિયાદ પણ કોઈ અજબ પ્રકારની જોઈએ છે. તે નથી હોતી તો માત્ર એકથી વૃત્તિ બ્યર્થ છે. હોંશિયાર થવાની ઇચ્છા કરવાથી જ માત્ર કંઈ હોંશિયાર બની જવાનું નથી.

મનુષ્ય સ્વભાવ કેવો હોવો જોઈએ એના સંબંધમાં ધણી પ્રતિપાદનો થાય છે, પરંતુ તે પ્રત્યક્ષ કેવો છે તેના સંબંધમાં કાંઈ કોઈ ભ્રમ ઉતરી તપાસ કરવું જ નથી. સર્જનાત્મક કામ કલ્પનાના પ્રદેશમાં જ શક્ય છે એવા એક સ્વિકૃત સિદ્ધાંતનો દાખલો લઈએ. સંગીત, ચિત્રકામ, અને બીજી એવી લક્ષીત કલાઓના વિદ્યાર્થીઓને આપણે સર્જનાત્મક કલાકારો કહીએ છીએ. આપણે મર્જનાત્મક કામોની આજુબાજુ દેખીતી રીતે અમુક અમુક મર્યાદાઓ બાંધી દીધી છે. એટલે જે કામો ચિત્રસમૃદ્ધ શાળાની લીંતો ઉપર ટોંગાવવામાં આવેલાં હોય છે, અગર જલસા ગૃહે માં જેનો

પારવાદ લઈ શકાય એવો હોય છે, અગર બીજી કોઈ રીતે બહાર પ્રદર્શિત કરવામાં આવેલાં હોય છે અને જેની આસપાસ પ્રસંગિકતાનાં ટોચેટોચાં વોટગાંધી ગ્રહેલાં હોય છે તેવાં કામોને જ આપણે મર્જનાત્મક કામોના વર્ણવમાં મર્યાદિત કરી દીધાં હોય છે પરંતુ કોઈ પણ મનુષ્ય અરેખરા ઉત્પાદક અને મર્જનાત્મક કામ માટે એકાદ ખેતરને પસંદ કરે તો તેણે પણ એવું જ સમજવું જોઈએ કે અવાજ અગર પીછી અગર રંગને લગતા નિયમો કરતાં વધારે જીવ્ય પ્રકારના નિયમો સાથે તેને કામ લેવાનું છે. આવી સમજણને અભાવ આપણને જાણે રહેતો દોરી જાય છે. ખેતીગરે મમજવું જોઈએ કે તેણે વ્યક્તિત્વના નિયમોની જોડે પોતાનો મંબધ રાખવાનો છે. ઔદ્યોગિક સંબંધોમાં આપણને આવી સમજણ ધરાવતા કસા-વિધાયકોની વિશેષ અગત્ય છે. ઉત્પાદક અને ઉત્પન્ન એ બંનેની દૃષ્ટિએ ઔદ્યોગિક પદ્ધતિમાં પાવરધા હોય એવની આપણને જરૂર છે. આપણે એવા મનુષ્યો જોઈએ છે કે જેઓ રાજકિય, સામાજિક, ઔદ્યોગિક અને નૈતિક વિશિષ્ટતાઓને સખળ અને સુંદર એકતાના સ્વરૂપમાં પરિણામે, મર્જનાત્મક શક્તિને આપણે જોઈએ તે કરતાં વધારે પ્રમાણમાં મર્યાદિત બનાવી મૂકી છે, અને તદ્દન નિર્જિવા ધ્યેયોની પાછળ તેને વાપરી છે. આપણા જીવનની અંદર જેટલું જેટલું સારું અને સત્ય અને ઇષ્ટ હોય તેટલા બધાને માટે ઉપયોગી થઈ પડે એવું જોઈએ હોય તેને વેગ આપે એવા મનુષ્યોની આપણને જરૂર છે. સારા અને હિમદા વિચારોની સાથે કામ કરવાની સચો-જિત યોજનાઓનો મેળ સધાતા તેનો અમલ થઈ શકે છે અને તે હિતકર્મદ પણ નિવડી શકે છે. કામદારના એમની જુદી થઈ શકે એમ છે-પરંતુ તે તેની પાસેથી ઓછું કામ કરાવવાથી નહીં, પરંતુ તે વધારે કામ કરી શકે તેવી મદદ તેને જોવી કરી આપવાથી બની શકે એમ છે.

દુનિયાના લોકો જે પોતાના ધ્યાન, રસ અને ઉત્સાહ બીજા માણસ જે સ્થિતિમાં હોય તેમાં જ તેને લાભકારક નિવડી શકે એવી યોગનાઓ કરવા તરફ શેકે તો વ્યવહારુ રીતે બિપયોગમાં આવી શકે એવી ધણી યોગનાઓ સ્થાપિત થઈ ગયેલી આવી યોગનાઓ એકસ લાગા વખત સુધી નહીં શકે, અને આર્થિક તેમજ માનવત્વ બંનેની દૃષ્ટિએ તેઓ સૌથી વધારે હાયદાકારક માનુષ પડે આગના જમાનાના ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રની અંદર પણ સત્ય ન્યાય અને માનુષતાનો ધણી ખુશીની સાથે અમલ થઈ શકે એમ છે જે બાબતની દૃઢ પ્રતીતિ થવી જોઈએ છે, એ સ બધામાં જોડી શ્રદ્ધા જાગૃત થએલી હોવી જોઈએ છે આ ગુણો જે આપણે ન ગાળી શકતા હોઈએ તો બહેતર છે કે આપણે ઉદ્યોગ વમર ચલાવી લેવું જોઈએ ખરેખર, એ ગુણોને જે આપણે પ્રાપ્ત કરી શકીએ એમ પણ ન હેય તો મનને કે ઉદ્યાગના લાવિતું આવી બન્યું છે પરંતુ આપણે તે ગુણો ખસુસ મેળવી શકીએ છીએ—મેળવવા માડ્યા પણ છે

યત્રોની સહાયના સિવાય માણસ જે પોતાના લાભપોષણ પૂરતું પ્રમાણ શકે તો ન હોય તો યત્રો બિપય કામ કરવું કટાણા ભરેલું છે અને એની અંદર એકને એક જ પ્રકારનું કામ કરવાનું હોય છે તેને લઈને તેટલા પુરતું જ માણસને યત્રોથી વિમુક્ત રાખવો એ શું તેને માટે કોઈ પણ રીતે દિતકારક છે કે ? એ પ્રમાણે વિમુક્ત રાખીને તેને શું જુએ મગ્ગ દેવો ? એના કરતાં તે સારું જિવન જિવી શકે એવી સ્થિતિમાં તેને ચૂકવો એ શું વધારે સારું નથી ? જુએ મગ્ગ રહેવામાં માણસ શું વધારે સુખી હોય છે ? યત્રની શક્તિ હોય તેના કરતાં ઓછી વાપરીને પણ માણસ જે સુખી થઈ શકે તો હોય તો પોતે જેટલું ઉત્પન્ન કરવાને શક્તિ-માન હોય તેના કરતાં ઓછું ઉત્પન્ન કરીને, અને તેથી કરીને તેની

મહેનતના બદલામાં દુનિયાની વસ્તુઓનો જે ઊપભોગ પોતાને ભાગે આવવો જોઈએ તેના કરતાં ઓછું ઊપભોગ કરવાનું મેં ગમે તેનાથી થું તે વધારે સુખી રહી શકવાનો ?

પુનરાવર્તનીય શ્રમ કોષ્ઠપણ પ્રકારે મનુષ્યને હાનિકર્તા છે એવું હજી મુધી મને તો જણાઈ નથી. બ્યાખ્યાન નિષ્ણાતોએ ઘણી વખત મને કહ્યું છે કે એ પ્રકારનો શ્રમ મનુષ્યના દેહ અને આત્મા બન્નેને હણનારો યજ્ઞ પડે છે, પરંતુ અમે જે સ્વાનુભવથી જોયું છે તે તે કથનને પુષ્ટી આપતું જણાયું નથી. એક માણસ જે આખો દિવસ ટ્રેડલ રીસીઝ ઉપર પગ રાખવા શિયાય બીજી કંઈ ભાગ્યે જ કરતો હતો તેનો એક દાખલો હતો. તેને એમ લાગતું કે આ ગતિનું કાર્ય તેને એકપક્ષી બનાવી દેતો હતો. તેની માલતી તપાસમાં આ કાર્યની કંઈ તેને અસર થઈ હોય એમ જણાયું નહીં, છતાં તેને બીજા શામ ઉપર વળગાડ્યો, જ્યાં તેના બીજા સગાઓને ઉપયોગ કરવાનો દેવો. થોડાં જ અઠવાડિયાં આ નવું કામ કર્યું અને તેણે તો પાછું તેનું જીવન જ કામ માગી લીધું. હંમેશાં દિવસના આઠ કલાક એક જ પ્રકારની પ્રક્રિયાઓ કરવામાં નાગવાથી દેહ અસાધારણ પ્રકારનો યજ્ઞ જાય એમ ધાન્ય વાસ્તવિક મણાય પરંતુ અમે એવો દાખલો હજી અનુભવ્યો નથી. માણસોને ન્યારે ઇચ્છા થાય છે અને માગણી કરે છે ત્યારે તેમના કામોમાં અમે ફેરફાર કરીએ છીએ. અને જે કામ કરનાર માણસોને તે ઇચ્છે હોય તો અમે આવેલ ફેરફાર નિયમીત રીતે કરવાનું પસંદ કરીએ છીએ. જે ફેરફારો તેઓ જાતે સૂચવતા નથી તેવા ફેરફારો તેમને પસંદ પડતા નથી. ફેટલીક ક્રિયાઓ જરૂર કંટાળા ઉપજાવે એવી હોય છે-એટલે બધા કંટાળા ઉપજાવે એવી હોય છે કે તેમાં કોઈ પણ માણસ હંમેશાને માટે જોડાઈ રહેવાનું ભાગ્યે પસંદ કરે આખા કારખાનાનાં કામોની અંદર, પેલાસ્ટ્રા, આરિસ્ટાટા, જીઅર (વર્લ્ડાટર્ક), હિપ્પો, રોલ્સની

પીપમાં તેને હલાવવો, અને પછી તેને એક ટોપલીની અંદર ફેરવવો—એ કામ વધારેમાં વધારે કંટાળો આપે એવું છે. એ ક્રિયામાં કદી પણ ફેરફારને અવકાશ નથી. જીઅરો ( દાંતાચક્રો ) એકની એક જગ્યાએ હમેશાં તેની પાસે આવ્યા જ કરે છે, દરેકને એક જ સંખ્યાનું હલન તે આપે છે, અને એકની એક જગ્યાએ રાખવામાં આવેલી ટોપલીમાં તેને મૂકી દે છે. કોઈ પણ પ્રકારની શારિરિક મહેનત અગર શુદ્ધિનો ઉપયોગ કરવો પડતો જ નથી. સેજ સાજ આમ તેમ તેનો હાથ ફેરવવા સિવાય બીજી કંઈ પણ કરવું પડતું નથી—કારણ પોલાદનો ચળીઓ ધણો હલકો હોય છે. છતાં તે કામ ઉપર આઠ વર્ષથી એકનો એક માણસ નિયોજાયેલો છે. તેણે પોતાના પૈસા ખચાવ્યા છે અને થાપણ તરીકે જમે કરાવ્યા છે, જે અત્યારે વધીને લગભગ ચાવીસ હજાર ડૉલર જેટલા થયા છે—અને આના કરતાં વધારે સારા કામ ઉપર તેને મૂકવાના દરેક પ્રયત્ન વખતે તે વિરોધ ઉઠાવે છે.

ખારીકમાં ખારીક તપાસને અંતે પણ કામથી મનુષ્યનું માનસ અવશું થઈ જતું અગર બહેર મારી જતું એકે દાખલામાં જણાવું નથી, જે માનસને એક ને એક કામ કરવું પસંદ નથી હોતું તેને તે કામની અંદર પડ્યા રહેવું પણ નથી પડતું. દરેક ખાતાનું કામ તેની જરૂરિયાત અને આવડતના પ્રમાણમાં “ એ, ” “ બી, ” “ સી, ” ઉપનામક વિભાગોમાં વહેંચી નાખવામાં આવ્યું છે, અને દરેક વિભાગમાં લગભગ દસથી ત્રીસ જાતની જુદી જુદી ક્રિયાઓ હોય છે. નોકરીએ રાખનાર ઓશીસેથી દરેક માણસ પહેલ વહેલો સીધો “ સી ” વિભાગમાં જ મોકલાવાય છે. જેમ જેમ તે સુધરતો જાય છે તેમ તેમ “ બી ” અને “ એ ” વિભાગમાં અનુક્રમે તે જાય છે, અને “ એ ” વિભાગમાંથી ઓળારો બનાવવાના કામમાં અગર કોઈ દેખરેખ રાખવાના કામમાં



તે જાણ છે. પોતે ક્યાં જવું છે તે તેના પોતાના હાથની વાત છે. ઉત્પન્ન કરવાના કામમાં જો તે વધારે વખત રહે છે તો તે કામ તેને ગમતું હોવાથી તે પ્રમાણે તેમાં તે રહે છે.

પહેલાંના એક પ્રકરણમાં મેં જણાવ્યું છે કે શારિરિક સ્થિતિને લીધે જ કામે રહેવાની અરજ કરનારમાંના કોઈને પશુ પાછો કાઢવામાં આવતો નથી. ઇ. મ. ૧૯૧૬ના મન્યુઆરીની આરમી તોરીખથી આ નીતિનો અમલ થવા માંડ્યો; તે જ તારીખથી દિવમની મજૂરીનો દર જોખામાં જોડો પાંચ ડૉલર, તેમ જ કામ કરવાના કલાક આઠ, ઠેરવવામાં આવ્યા. સાથે સાથે બીજી પાસુ એક સરત હતી કે શારિરિક સ્થિતિને લીધે જ માત્ર કોઈ પશુ કામદારને રજા આપવા નહીં, સિવાય કે તે એવી રોગનો ભોગ ધર્મ પડ્યો હોય. જો કોઈ પશુ ઔદ્યોગિક સંસ્થાએ પોતાનું સ્વત્વ મંપૂર્ણપણે ભોગવવું હોય તો સામાન્ય રીતે આખા એક સમાજની અંદર જેટલા પ્રમાણમાં બિન ઉપયોગી અને આડો ફટાપટો વિભાગ નજરે પડે છે તેટલા જ પ્રમાણમાં તેના કામદારો પૈકીનો તેવો બિન-ઉપયોગી અને આડો ફટાપટો વિભાગ તેણે નભાવવો જોઈએ, છતાં લંગડા અને કામ ન કરી શકે એવા અમાગી પાસે હમેશાં હોય છે. જેઓ શારિરિક સ્થિતિને લઈને મજૂરી, કમવાને માટે અશક્ત હોય છે, એવા બધા માણસો સમાજે ધર્માદા, દાનની પ્રણાલીથી નભાવવા જોઈએ, એવું મહાન હિદાર વલણ મનુષ્યોમાં જોવામાં આવે છે. એવા જેટલાક ઘખલાઓ હોય કે જેની અંદર ધર્માદાથી જ તેઓનો નિભાવ થવો જોઈએ એમ લાગે છે- ઘખલા તરીકે, મૂર્ખ માણસ. પરંતુ એવા ઘખલાઓ બહુ જ કવચિત્ હોય છે, અને અમુકમાં એકત્રિત થઈને જે કામે કરવાનાં હોય છે તેવાં કામોની અંદર ઉત્પાદનની દૃષ્ટિએ ગમે તે માણસને કામે લગાવવાનો અવકાશ હોવાનો સંભવ હમેશાં રહે છે. એકાદ

આવળા અગર લુલા લંગડાને જે ખામ કામ ઉપર ચોંટલો હોય છે તે, એક તદ્દન જોડખાંપણ વગરનો સામર્થ્યવાન પ્રશ્ન જેટલું કામ તેની જગ્યાનું આપી શકે અને જદલામાં પગાર મેળવી શકે, તેટલું જ કામ આપી શકે અને જદલામાં તેટલો જ પગાર મેળવી શકે. લુલા લંગડાઓ અમે જે કે પમંદ કરતા નથી-પરંતુ અમે એ માળીત કરી બતાવ્યું છે કે તેવાઓ પણ મજુરીના પૂરેપૂરા દર મેળવી શકે એમ છે.

લુલા અને લંગડાં હોવાને લીધે માણસોને ખાસ રોકવા, ઓછા દર તેમને આપવા, અને એમનાથી નિપજતા ઓછા ઉત્પન્નથી સતોષ ગંભિરો એ જે ઉદ્દેશથી અમે અમરા બધા પ્રયત્નો કરીએ છીએ તેનાથી તદ્દન વિરક્ત જવા જેવું અણાવ, આ પદ્ધતિથી તેવા માણસોને સીધી મદદ આપણે કદાચ આપી શકીએ, પરંતુ તે મદદ તેમને સારામાં મારી રીતે આપીએ છીએ એમ તો ન જ કહેવાય. સારામાં મારી રીત તો એ જ છે કે ઉત્પાદનની દૃષ્ટિએ એવા અશક્ત માણસોને પણ સશક્ત માણસોની બરાબરીમાં મૂકી શકાય એમ હોવું, ખાલી બક્ષીમ જ કરી દેવાના અર્થમાં ખર્ચા કરવાને માટે આ દુનિયામાં અવકાશ ઓછો છે એમ હું માનું છું. પછી અને ધર્માદા ખરેખર એકઠા કરી શકાય એમ નથી; કારખાનાના મૂખ્ય ઉદ્દેશ ઉત્પન્ન કરવાનો છે, અને જ્યાં સુધી તેનામાં ઉત્પન્ન કરવાની જેટલી શક્તિ હોય તેટલા પ્રમાણમાં તે ઉત્પન્ન કરવું નથી ત્યાં સુધી સામાન્ય જનતાની તે બરાબર સેવા કરે છે એમ ગણી શકાતું નથી. બધાં કામોને સારામાં મારી રીતે પૂરાં કરવાને માટે બધી શક્તિઓની પૂરેપૂરી જરૂર રહે છે એ વાતનો અમે ધણી ખુશીની સાથે સ્વિકાર કરીએ છીએ. ખરેખરી વસ્તુસ્થિતિ શું છે તેનો ક્યાસ કાઢવાને માટે કારખાનાનાં બધાં જુદાં જુદાં કામોનાં યંત્ર અને કામના

પ્રકાશ્યા છે. જેમકે, ચારિત્રિક અમ હલકો, મધ્યમ, અગર વધારે  
 હોય તેવો; ભીનામાં અગર સુકામાં કામ કરવાનું હોય તેવું, અને  
 ભીનામાં હોય તો કેવા પ્રવાહી સાથે કામ કરવાનું હોય તે; કામ  
 ચોખ્ખુ અગર ગંદુ હોય તેવું; સુલ્લ અગર લઘી આગળ બેગી  
 કામ કરવાનું હોય તેવું; આમપામની કેવી આમોદવામાં કામ કર-  
 વાનું છે તે; કામમાં એક હાથ અગર બન્ને હાથ વાપરવા પડે  
 એમ છે કે કેમ તેવું; કામ કરતી વખતે જીભા રહેતું પડે કે બેસવું  
 પડે તેવું; શાંતિ અગર ધોધાટવાળું; ઝાંકમાનું પ્રમાણ; અજવાળું  
 કુદરતી અગર કૃત્રિમ હોય તેવું; દર દલાકે કડકાઓની મંજૂયા  
 હાથમાંથી પસાર થવાની હોય તેના પ્રમાણ પ્રમાણે; પદાર્થના વજનના  
 પ્રમાણ પ્રમાણે; અને કામ કરનાર ઉપર કેવા પ્રકારની મહેનત પડે  
 છે તેનું વર્ણન-આ બધાં જુદાં જુદાં દષ્ટિબિંદુઓ પ્રમાણે કામોના  
 વિભાગો પડાવેલા છે. અને આ તપાસને અંતે જણાવું કે કામ-  
 નાનાની અદર બધાં મળીને જુદી જુદી જાતનાં ૭૮૮૨ પ્રકારનાં  
 કામો અસ્તિત્વ ધરાવતાં હતાં. એમાંનાં ૬૪૬ ભારે કામોના વિભાગમાં  
 મૂકવામાં આવ્યાં હતાં, જે કરવાને માટે મજબૂત, સશક્ત, અને-  
 દરેક રીતે શાગિગિક ચોખ્ખતા મંજૂરપણે ધરાવતા માણસોની જરૂર  
 હતી; ૩૩૩૮ કામોમાં આધારણ ચારિત્રિક વિકાસ અને બળ  
 ધરાવતા માણસોની જરૂર હતી. બાકીના ૩૫૮૫ કામો તો એવાં જ  
 હતાં કે જેની અંદર જરૂર શાગિગિક મહેનત જરૂરની ન હતી અને  
 ગમે તેવા અશક્ત અને નબળા માણસો પણ કરી શકે એવાં હતાં.  
 તેમાંનાં ઘણાંખણં તો સ્ત્રીઓ અને જરા મોટી ઉંમરના બાળકોથી  
 પણ સંતોષકારક રીતે થઈ શકે એવાં હતાં. હલકામાં હલકાં કામોના  
 ફરી વિભાગો પાડ્યા હતા, એ જોવાને માટે કે તેમાંનાં કેટલાંમાં બધી  
 શક્તિઓનો ઉપયોગ કરવો પડે એમ હતો; અને અમને જણાવું કે  
 ૬૭૦ કામો પગ વગરના માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં, ૨૬૩૭ એક

પગલાંમાં માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં, ૨ કામે હાથ વગરત માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં, ૭૧૫ કામે એક હાથવાળાં માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં, અને ૧૦ કામે આંધળાં માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં. એટલે ૭૮૮૨ પ્રકારનાં કામોમાંથી ૪૦૩૪ કામોને માટે સંપૂર્ણ શારિરિક શક્તિની જરૂર નહોતી, જે કે તેમાંનાં કેટલાંકને માટે બળતી તો જરૂર હતી મનઃશક્તિ કે, ગમે તે એક સામાન્ય સમાજની અંદર સાધારણ રીતે જેટલાં અને જેવાં મનુષ્યોનો સમાવેશ થઈ શકે તેના કરતાં વિકસિત ઉદ્યોગની અંદર સરેરાશ વધારે લાભક માણસોનો ચોખ્ખો મજૂરીના દરથી સમાવેશ થઈ શકે એમ હોય છે. કોઈપણ ઉદ્યોગ અમર કારખાનાની અંદર અમે કહ્યું છે તે પ્રમાણે તેનાં કામોનું પૃથક્કરણ કરવામાં આવે તો પ્રમાણ કદાચ જુદાં પણ આવે છતાં મને ચોક્કસ ખાતરી છે કે કામના પૂરતા પ્રમાણમાં વિભાગો અને પેટાવિભાગો પાડવામાં આવે તો શારિરિક રીતે અશક્ત હોય તેવા માણસોને માટે પણ સચકત માણસો જેવું કામ અને તેમના જેટલો દર મળે એવી જગ્યાઓને તોટા રહે નહીં. છુટા લાંબા અને એવા અશક્ત માણસોને બોળાકાપે ગમવા અને પછી ટેપલીઓ ભરવી, અમગ જેમાં સારો બદલો મળે નહીં એવા પ્રકારનાં નાજિવાં કામો, તેમની કુદશા અને બચાવ નીરાશામાંથી બચવા માટે નહીં કે જીવન વહનનો ભાર ઉપાડવામાં મદદરૂપ થાય તેને માટે, શીખવાડવાં એ અર્થશાસ્ત્રની દૃષ્ટિએ નકામો જ વ્યય છે.

નોકરીએ રાખનાર ખાતા તરફથી કોઈ માણસ ત્યારે લેવામાં આવે છે ત્યારે દષ્ટિ આગળ એજ સિદ્ધાંત રાખવામાં આવે છે કે એની સ્થિતિને અનુકૂળ હોય તેવું જ કામ તેને સોંપવું. જે તે કામે લાગી ગએલો હોય અને જણાય કે તે કામ જરાબર કરવાને તે યક્તિમાન નથી, અમર તો તે કામ તેને પસંદ નથી, તે તેને

એક ફેરબદલીનું પત્ર આપવામાં આવે છે. એ પત્ર લખને એ ફેરબદલી કરનારા ખાતામાં જાય છે, અને ત્યાં જરોબર તપાસ કરવામાં આવે છે, અને એની રિયલિટી અગર સ્વભાવને અનુકૂળ લાગે એવા કોઈ કામની તેને અજમાયેશ આપવામાં આવે છે. શારિરિક યોગ્યતાઓનાં સામાન્ય ધેરણુ કરતાં પણ જેઓ નીચેની યોગ્યતા ધરાવતા હોય તેવાઓને જો તેમને યોગ્ય જગ્યાએ કામે લગાડવામાં આવે તો સારા કામ કરનારાઓ જેવું જ કામ આપી શકે. દાખલા તરીકે, એક આંધળા માણસને રેલ્વે ખાતામાં જુદી જુદી શાખાઓમાં પહોંચાડવાના બોલ્ટમ ( આગળ ) અને નટસ ( મોટીઓ ) ગણવાનું કામ સોંપવામાં આવ્યું હતું. જે બીજા સશક્ત માણસો જ જ કામ કરતા હતા. પરંતુ જે જ દિવસની અંદર ફેરબદલે ( મુકાદમે ) ફેરબદલી કરનાર ખાતા તરફ પેલા એ સશક્ત માણસોને કામથી છૂટા કરી તેમની સાથે એક ચિઠ્ઠી લખી મોકલી કે પેલો આંધળો માણસ માત્ર પોતાનું જ કામ કરવાને શક્તિમાન નીવડ્યો હતો એટલું જ નહીં પરંતુ જે કામ પેલા સામાન્ય માણસો કરતા હતા તે પણ તે કરવાને શક્તિમાન બને.

આ પદ્ધતિ (સાદેજ=ખુલ્લો) હજી પણ આગળ લઈ જઈ શકાય એમ છે. તાધારણ રીતે એવું ધારવામાં આવે છે કે જ્યારે માણસને કંઈ નુકસાન, અકસ્માત થાય છે ત્યારે તે માણસ કામ-કાજને માટે નકામો થઈ જાય છે અને એને પછી માત્ર નલામણુ આપીને રાખવાનો હોય છે. પરંતુ જ્યાં ડાક્ટર લાગ્યું હોય અને એવા બીજા અકસ્માતના પ્રસંગોમાં હંમેશાં થોડો વખત આરામન માટેનો જુદો કાઢવો જ પડે છે. જે પછી માણસ પાછો કામ કરવાને શક્તિવાન થઈ જાય છે અને કામે ચઢવાને બિલ્કુલ પણ અને છે, કારણ આના નલામણુની મ્હોટામાં મોટી રકમ પણ માણસના મજુરીના દરની જરોબરીમાં આવી શકે જ નહીં જો તેમ હોય તે

દરેક ધંધાને તેના ઉપર એ પ્રકારનો એક વધારો કર વળગેલો હોવો જોઈએ, અને એ કર માલના ઉત્પન્નની કિંમતમાં જણાવ્યા વગર રહે નહીં. તેને લઈને માલની ખપત ઓછી થવાની અને તેથી મને તે કામને માટે કામ પણ ઓછું થવાનું. આ કામ અનિવાર્ય છે, અને તે હંમેશાં લક્ષમાં રાખવો જોઈએ.

અમે પથારીવચ-પરંતુ બેસી ચકે એવા-માણસો સાથે પણ અજમાયશ કરી જોઈ છે. પથારીઓ ઉપર મીઠું કાપકની મોટી ચાદરો પાથરીએ છીએ; અને પછી એવા માણસોને નાના નાના બોલ્ટસ ( આગળા ) ઉપર રફથી ચાકીએ. ચઢવી મજબૂત કરવાનું કામ સોંપીએ છીએ. આ કામ માત્ર હાથના ઉપયોગથી કરવાનું હોય છે, અને મેંએટો ( લોહચુંબક યત્ર ) ખાતામાં આ માટે પદર, વીસ માણસોને રોકવામાં આવે છે. હાંસપીટલમાં રહેતા માણસો આ કામ, સાજા દુકાનનો અંદર રહેતા માણસોના જેવું જ કરી શકે એમ હોય છે, અને નિયમીત એમના દર પણ એવ માણસો આ પ્રમાણે મેળવી શકતા હતા. ખરી રીતે, સામાન્ય રીતે દુકાનમાંના ઉત્પન્ન કરતાં લમજાગ વીસ ટકા વધારે ઉત્પન્ન તેઓ કરી શકતા હતા એમ હું માનું છું. કોઈ પણ માણસને કામ કરવાની પ્રવૃત્તિ ન હોય તો પણ કામ કરવું પડતું, એવી વસ્તુસ્થિતિ ન હતી. પરંતુ અહીં તો, બધાને જ કામ કરવાની ઈચ્છા હતી, કારણ તેને લીધે તેમનો વખત સારી રીતે પસાર થઈ જતો અને બોગરુપ થતો ન હતો. તેઓ સારું ઈંધી શકતા, સારું ખાઈ શકતા, અને વધારે જલદીથી આરામ મેળવી શકતા.

બહેરા, મૂંઝા કામદારોના સંબંધમાં ખાસ વિચારવા જેવું કંઈ નથી. તેઓ પોતાનું કામ સોએ સો ટકા કરી શકે છે. ક્ષય રોગવાળા કામદારો, જેઓ લમજાગ હજારેકની સંખ્યામાં હોય છે,

તેઓ ધણું ખરું મટીરીયલ સાહેબ ( માલ-સામાન ખણખોદ ) ખાતામાં કામ કરે છે. જધા એપો રોગવાળા લોકો તેમને માટે ખાસ તૈયાર કરેલા મકાનની અંદર બેઠા હામ કરે છે. એ બધાનું કામ ધણું ખરું બહાર ખુલ્લામાં હોય છે.

કામે લગાડેલા માણસોના છેવટના પૃથકકરણ પ્રમાણે મામાન્ય ધોરણ કરતાં હલકો એવા રૂપરૂઝ માણસો હતા. તેમાંના ૧૨૩ જણના હાથ કુંદા અગર કપાયેલા હતા. એક જણના બન્ને હાથ ન હતા, ૪ જણના તદ્દન અંધળા હતા, ૨૦૭ કાણા હતા, ૨૫૩ એક આંખે લગભગ તદ્દન અંધળા જેવા હતા, ૩૭ બહેરા અને મૂંઝા હતા. ૬૦ પક્ષાઘાતવાળા હતા, ૪ જણના બન્ને પગ ન હતા, ૨૩૪ એક પગવાળા હતા. ખીજાઓને નાની નાની ખીજા બેડો હતા.

જુદા જુદા કામોની અંદર પ્રવિણતા મેળવવામાં લાગતા વખતનું પ્રમાણ નીચે પ્રમાણે જણાવું હતું. જધાં કામોના ૪૩ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક કરતાં વધારે દિવસ લાગે એમ ન હતું; ૩૬ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક દિવસથી માંડી એક અઠવાડિયું લાગે એમ હતું; ૬ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક અઠવાડિયાથી બે અઠવાડિયાં લાગે એમ હતું; ૧૪ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક મહીનાથી માંડી એક વર્ષ લાગે એમ હતું; ૧ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક વર્ષથી માંડી ૭ વર્ષ લાગે એમ હતું. છેવટનાં કામોની અંદર ઉંચા પ્રકારની આવડત અને કળાની જરૂર રહેતી હતી.

આખા કારખાનાની અંદર શિસ્તપાલન ધણુંજ કડક રાખેલું છે. નાના નાના નિયમો બહુ રાખેલા જ નથી, અને એવા નિયમો પણ નથી કે જેના ન્યાયીપણા માટે બ્યાજખી રીતે વાંધો ઉઠાવી શકાય. નોકરોને મનસ્વી રીતે રળ આપી દેવામાં જે અન્યાય થાય

છે તે અમે ટાળી શક્યા હીએ. કારણ એ રમ આપવાનો હતો. કામે રાખનાર ખાતાના વ્યવસ્થાપકના હાથમાં જ રાખેલો છે, અ એ ભાએ જ એ હકકનો ઉપયોગ કરે છે. ઉપર પ્રમાણે અંકડા ભેગા કરવાનું કામ છેવટમાં છેવટનું ઇ. સ. ૧૯૧૯ની સાલમાં થયું તે વર્ષ દરમ્યાન ૩૦૧૫૫ ફેગ્દારો થયા. તેમાંના ૧૦૩૩૪ પહેલેથી ખમર આપ્યા સિવાય ગેરહાજર રહેલા હોવાથી તેમને ખાતમ કરવામાં આવ્યા હતા. ૩૭૦૨ માણસોએ તેમને મેપેક્ટું કામ કરવા ના પાડવાથી, તેમ જ કોઈ પણ પ્રકારનું કારણ બતાવ્યા મિવાય ફેરબદલી માગેલી હોવાથી, તેમને જતા કરવામાં આવ્યા હતા. કામદારોને માટે ઉભી કરવામાં આવેલી સાળામાં ઇંગ્રેજ શિખરાની ના પાડવાથી બીજા ૩૮ જણને વિદાય કર્યા; ૧૦૮ બીજે ક્લસ્ટરમાં ને એમ જોડાઈ ગયા, અને લગભગ ૩૦૦ને બીજા કારખાનાઓમાં બદલવામાં આવ્યા; અને લગભગ એટલા ને એટલાની સંખ્યામાંથી ફેટલાક ઘેર ગયા, ખેતીના કામે લાગ્યા, અને કેટલાક ધધામાં જોડાઈ ગયા. ૮૨ સ્ત્રીઓને તેમના ધણી કામ કરતા હોવાથી રમ આપવામાં આવી હતી. જે પરણેલી સ્ત્રીઓના ધણીને કામ હોય છે તેવી સ્ત્રીઓને અમે કામે ગણતા નથી. બધા કામદારોમાંથી માત્ર ૮૦ જણાને નીચેના કારણોસર ખુલ્લી રીતે કાઢી મૂકવામાં આવ્યા હતા—ખરી હાલકત ખોટી રીતે રજુ કરવાના કારણે ૫૬; કેળવણી-ખાતાના હુકમ અનુસાર ૨૦; અને તદ્દન અનિચ્છનીય હોવાથી ૪.

માણસોની પાસે તેમને કહીએ તે કામ કરવાની ઝમે આશા રાખીએ છીએ. વ્યવસ્થા એવા જિંયા પ્રકારના નિયત્રણમાં આવી ગએલી છે, અને એક વિભાગ બીજા વિભાગની સાથે એટલા બધા માઠ પ્રમાણમાં સંકળાયેલો હોય છે કે માણસોને પોતાની મરજીમાં આવે તે પ્રમાણે કરવા દેવાનો વિચાર એક ક્ષણ પણ નબી થકે એમ નથી સખતમાં સખત ચિસ્ત વગર



અમે મોટામાં મોટા ગુન્યવારો હોએ કર્યો હોત, અને મારી તો એવી દૃઢ માન્યતા છે કે ઉલોગોમાં એ સિવાય નહીં શકે જ નહીં. કામનુ ઉત્પાદન વધારેમાં વધારે પ્રમાણમાં લેવાનું હોય છે એટલા માટે માણસો રાખવામાં આવે છે, અને તેના બદલામાં તેમને વધારેમાં વધારે પગાર આપવાનો હોય છે. જો દરેક માણસને પોતાની રીત પ્રમાણે જ કામ કરવા દેવામાં આવે તો ઉત્પાદનને સહન કરવું પડે અને તેને અંગે પગારને પણ સહન કરવું જ પડે. જો કામને અમે કદીએ તે પ્રમાણે કામ કરવું પસંદ ન હોય તે ખુશીથી જતો રહી શકે છે 'માણસોની પ્રત્યેનું કંપનીનું' વર્તન તદ્દન ચોક્કસ અને બિન પક્ષપાતી રાખવામાં આવે છે. એ તો ફોરમેન (મુકાદમ) અને ખાતાના ઉપરીઓ બન્નેના લાભને માટે હોય છે કે તેમની હાથ નીચેના ખાતાઓમાંથી માણસોને રમ આપવાના બનાવો જેમ અને તેમ આછા બનવા જોઈએ. જે કામદારને એમ લાગે કે પોતાની પ્રત્યે અન્યાય બરેલું વર્તન ચલાવવામાં આવેલું છે તેને પોતાની બધી હકીકત સંપૂર્ણ રીતે કહેવાની અવકાશ મળે. અલખત, અન્યાયના પ્રસંગો તો બને જ છે, માણસો પોતાની સાથે કામ કરનારાઓની પ્રત્યે હંમેશાં પ્રામાણિક નજરે નથી જોઈ શકતા. માનવ સ્વભાવની એ ન્યૂનતા અમારા સારા અને બલા ઉદ્દેશોને માટે વારંવાર નક્કર સમાન થઈ પડે છે. ફોરમેન (મુકાદમ)ને હંમેશાં એ પ્રથમ વિચાર કંઈ નથી આવતો, અગર તેનો કેટલીક વખતે ગેર ઉપયોગ કરે છે. પરંતુ કંપનીના ઉદ્દેશો તો ઉપર જણાવ્યા તેવા જ છે અને દરેક કામદાર તેને સમજે તેવા દરેક ઉપાયો અમે યોજીએ છીએ.

ગેરહાજર રહેવાના બનાવોમાં ધણા જ આગ્રહી રહેવાની જરૂર જણાય છે. પોતાને ફાવે ત્યારે માણસ આવે અને બાકી એમ ન જ હોવું જોઈએ. તેણે રમને માટે પહેલી ફોરમેનને અરજ કરવી

જોઈએ; પરંતુ ખજાર આખા વગર જો ગેરહાજર રહે તો તેના પાછા આવ્યા પછી તેને ગેરહાજર રહેવાનાં કારણોની સંભાળ પૂર્વક તપાસ કરવામાં આવે છે, અને કેટલીક વખત વૈધર્મીય ખાતા તરફ મોકલી આપવામાં આવે છે. કારણો જો એ રીતે યોગ્ય જણાય તો ફરીથી કામે તેને મદવા દેવામાં આવે છે, નહીં તો તેને નોકરીમાંથી રજા જ આપવામાં આવે છે. માણસને નોકરીએ રાખતી વખતે તેનું નામ, તેનું સરનામું, તેની ઉંમર, પરણેલો છે કે કુંવારો, કેટલા આશ્રિતો એના ઉપર આધાર રાખનારા છે તે, પહેલાં કોઈ વખત ફોર્ડ મોટર કંપનીમાં કામ કરેલું છે કે કેમ, અને જોવા, સંભળવાની શક્તિની પરિસ્થિતિ કેવી છે કેવી નહીં-શાં શાં કામ કરેલાં છે તે સંબંધી કંઈ સવાલ પૂછવામાં આવતા નથી પરંતુ “વધારે સારા લાભ માટેની નોટીસ”-એ પદ્ધતિ અમે સ્વિકારેલી છે, જેથી કરીને કામ ઉપર આવનાર માણસે જો પહેલાં કંઈ પણ ધંધો કર્યો હોય તો તેની નોટીસને અમાગ કામે રાખનાર ખાતા ઉપર મોકલાવાય છે. આ રીતે અમારે કોઈ પણ કામના નિબજાતોની જરૂર પડે ત્યારે અમે સહેલાઈથી તેમને મેળવી શકીએ છીએ. એજરો બનાવનારા અને ધડનારા કામદારો પણ આ રીતે જાણીથી જોવા જવ્યાએ મેળવી શકે છે. મારે એક વખત સ્વિસ ધડિયાળ બનાવનાર જોઈતો હતો. કાગળીયાંમાંથી શોધતે શોધતે તે જડી આવ્યો-તે તે વખતે ડ્રીસ પ્રેસ ચલાવતો હતો. ત્યાં આપનાર ખાતાને એક વખત એક હોશિઆર કાયરબિક મૂકનારની જરૂર હતી. તે પણ ઉપર પ્રમાણે જડી આવ્યો હતો, અને તે પણ ડ્રીસ પ્રેસ ઉપર જ કામ કરતો હતો-હાલમાં તે સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર ઇન્સ્પેક્ટર તરીકે કામ કરે છે.

અમારા કારખાનામાં અંગત મદવાસ બહુ હોતો નથી. માણસો પોતપોતાનું કામ પરવારી પરબાર્યા ઘેર આત્મા જાય છે.

હાગ્યાનું એ કંઈ લોકોને સજવા મળવાનું દિવાનખાનું નથી. બધાને બરોબર ન્યાય મળે એ જોવાની અમે ખાસ દરકાર રાખીએ છીએ, તેમજ નવી વ્યક્તિઓને ખોટી રીતે આગળ આવી જવાની તક અમે આપતા જ નથી. અમારે ત્યાં એટલાં બધાં તો ખાતાંઓ છે કે અમારા કારખાનાની જગ્યા એ એક જુદી સ્વતંત્ર દુનિયા જેવી જ લાગે છે. તેની અંદર દરેક પ્રકારના મનુષ્યને કંઈ ને કંઈ જગ્યા મળી જ રહે છે.

એક કારખાનાની અંદર ઉત્પાદન ઊંચા પ્રકારની ચક્રિતએ, તેમ જ માણસાઈની રીતે, યથા માટે સ્વચ્છતા અને પુષ્કળ પ્રમાણમાં હવા અજવાળાની સગવડ—એ બંનેની ખાસ જરૂર ગણે છે. અમારા સંચાઓ અમે બહુ પામે પાસે ગોઠવીએ છીએ. દરેક કામ ઉપરના માણસને જોઈએ તેટલી જગ્યા ચોક્કસ પ્રમાણમાં અમે આપીએ છીએ. એને બહુ બીડાબીડ થવી ન જોઈએ, કામજી એમ યથાથી એક પ્રકારનો વ્યય નકરો એવું છે. તેમજ સાથે સાથે એ વાત પણ ખરી છે કે જો તે કામ કરનાર અને તેનો મંચો જોઈએ તે કરતાં વધુ જગ્યા શકતો હોય તો તે પણ એક પ્રકારના વ્યય સમાન જ કહેવાય. આ ધોરણને લીધે દુનિયાના બીજા કોઈ પણ કારખાનામાં હશે તેના કરતાં અમારા કારખાનાની અંદર સંચાઓ વધારે જોડાણે ગોઠવેલા હોય છે. કોઈ અગત્યના માણસને તો એકના ઉપર બીજા મંચો ગોઠવેલા હોય એવો દેખાવ લાગે છે, પરંતુ તે બધી ગોઠવણી શાસ્ત્રીય રીતે કરવામાં આવેલી હોય છે. દરેક કામના અનુક્રમ પ્રમાણે ગોઠવણી રાખવામાં આવેલી હોય છે, એટલું જ નહીં, પણ દરેક માણસ અને તેનો સંચો તેને જોઈતી દરેક ચોક્કસ ઇચ્છા જોટલી જ ચોક્કસ જગ્યા રોકે, અને તેનાથી એક તરફ જોટલી પણ જગ્યા વધારે રોકે નહીં તે પ્રમાણે ગોઠવણી રાખેલી હોય છે. અમારા કારખાનાનાં મકાનોનો

ઉપયોગ બાગબગીચાના જેવો કરવાની નેમ અમારી નથી હોતી. આ પ્રમાણેની પાસે પાસેની ગોઠવણી વધારેમાં વધારે પ્રમાણમાં સલામતીઓ અને હવા અજવાળાની જરૂર માગી લે છે.

સંચાઓની સલામતીનો વિષય એ વળી એક જુદો જ વિષય છે. ઠાઠ પથ્રુ યંત્ર, ગમે તેટલું સારામાં સારુ કાર્ક તે આપી શકે છે. હોય તો પથ્રુ, જ્યાં સુધી તેની સલામતીની અમને સંપૂર્ણ ખાતરી ન પડે ત્યાં સુધી અમે તેને સાચા યંત્ર તરીકે લેખતા નથી. અમારી પાસે અમે જેને બિન સહીસલામત ગણીએ એવા યંત્રો જ નથી, છતાં અકસ્માતો તો ત્યાંએ બનતા જ રહેવાના. એટલે એક ખાસ નિષ્ણાત માણસને રોકીને ગમે તેટલો નજીવો અકસ્માત થયો હોય તો પથ્રુ તેને સંપૂર્ણ તપાસ કરાવવામાં આવે છે, અને ભવિષ્યમાં ફરીથી એવો અકસ્માત બનવા ન પામે તે માટે એ યંત્રનો પૂરેપૂરો અભ્યાસ પણ કરવામાં છે.

જે વખતે અમે અમારા જીવનમાં મકાનો તૈયાર કરાવ્યાં તે વખતે હવા અજવાળાની જરૂરિયાત વિષે અત્યારે જેટલું અમે મમજીએ છીએ તેટલું સમજતા ન હતા. પછીનાં અમારાં બધાં મકાનોમાં મુખ્ય યાંત્રિકાઓ પોલા રાખવામાં આવેલાં છે. જે વાટે ખરાબ હવા પચ્ચ (શોષક યંત્ર) થી કાઢી નાંખી સારી હવા તેની અંદર અમે દાખલ કરી શકીએ. આખા વર્ષ દરમિયાન દરેક જગ્યાએ એકસરખું હવામાન રહે તેવી તજવીજ કરવામાં આવે છે, અને દિવસના અજવાળામાં બીજા કૃત્રિમ અજવાળાની જરૂર જ ન પડે એ પ્રમાણે પણ ગોઠવણ રાખીએ છીએ. દુકાનોને સાફસુદ્ધ કરવા માટે, બારીયોને ધોવા માટે, અને રંગ બધો તાજો ને તાજો જ રહે તેને માટે, થોડા ને ઘણા કરીને સાતસો માણસો કામે લગાડવામાં આવે છે. કાળા ચર્મ ગએલા ખુણાઓને પણ ધોવા રંગી નાંખવામાં આવે છે. સ્વચ્છતા સિવાય શુદ્ધ અને નીતિમય

તાતાવરણની આશા પણ ફેલે છે. ઉપરગોટીઆ અને તાત્કાલિક સ્વચ્છતા લાગે એવી સ્વચ્છતાથી અમે ચલાવી લેતા જ નથી. કાર્યની પદ્ધતિઓમાં પણ એવી ગમે તેવી પદ્ધતિઓથી અમે ચલાવતા નથી.

કારખાનાની અંદર કામ કરવું જોખમકારક હોવું જ જોઈએ એવું કંઈ ખાસ નથી. માણસે જો ઘણી સખત મહેનત કરી હોય, અગર ઘણા લાંબા કલાકો સુધી કામ કર્યા કર્યું હોય, તો તેની માનસિક પરિસ્થિતિ એવી થઈ જાય છે કે એ કામની અંદર પછી અકરમાતો થવાને અવકાશ રહે છે. અકરમાતો અટકાવવાના કામ અંગેના ઉપાયોમાં કોઈ પણ કામ કરનારની ઉપર જણાવી તેવી માનસિક પરિસ્થિતિ થવા ન પામે તે પ્રમાણે કરવાનો એક ઉપાય અગત્યનો છે, ખાજા ઉપાય તરીકે કામ કરનારનું બેદરકારીપણું અટકાવવું તે છે; અને ત્રીજા ઉપાય તરીકે ચંત્રોની રચના એવા પ્રકારની બનાવાયેલી હોવી જોઈએ કે તે ગમે તેવા મૂખ માણસના હાથમાં જઈ પડે તો પણ તેને કંઈ પણ અકચર આવે નહીં. અકરમાતો થવાનાં મૂખ્ય કારણો નિષ્ણતાતોએ નીચે પ્રમાણેનાં મણાવેલાં છે:—(૧) ખામી ભરેલાં તૈયાર કરેલાં મકાનો; (૨) ખામી ભરેલાં ચંત્રો; (૩) ખૂરતી જાઓનો અભાવ; (૪) સલામતીઓનો અભાવ; (૫) સ્વચ્છતાનો અભાવ; (૬) અપૂર્ણ અને ખરાબ અજ-રાણુ; (૭) ખરાબ હવા; (૮) અજીજતો પહેરવેશ; (૯) બેદરકારીપણું; (૧૦) અદાન; (૧૧) માનસિક પરિસ્થિતિ; (૧૨) સહકારનો અભાવ.

(૧), (૨), (૩), (૫), (૬), (૭), (૧૧), (૧૨) નંબરનાં કારણો પરચેના સવાલોનો નિવેડો ઝટ આણી શકાય તેમ છે. જોઈએ તે કરતાં વધારે સખત મહેનત કોઈ પણ કામ કરનાર નથી. કેટલાક માનસિક પ્રશ્નોની પતાવટ સદર્પન કરી શકે તેમ છે, અને ખાજા કેટલાક પ્રશ્નોનો નિકાલ સારી રચના આણી શકે તેમ છે. એટલે આપણે માત્ર (૮), (૯), (૧૦) નંબરનાં કારણો માટે સાવધાન રહેવાની જરૂર રહે છે, તેમ જ આપણી

પાસે જે યંત્રો હોય તે એવાં હોવાં જોઈએ કે ગમે તેવ  
અનધડના હાથમાં જાય તોયે હરકત આવે નહીં. જ્યાં પટાથી  
કામ લેવામાં આવે છે ત્યાં આ વધારે મૂરકેલ થઈ પડે છે. અમારી  
બધી નવી રચનામાં, દરેક યંત્રને તેની જુદી ઇલેક્ટ્રીક મોટોર  
( વિદ્યુત-ચલિત મોટોર ) રાખેલી છે, પરંતુ જુની રચનામાં અમારે  
પટાનો ઉપયોગ કરવો પડતો હતો. દરેક પટાની સલામતી જાળવી  
રાખવામાં આવેલી છે. આપમેળે લાઇ જનાર સાધનો ઉપર પૂર્ણ  
ગોઠવેલા હોય છે જેથી કોઈ પણ માણસને જોખમ ભરેલી જગ્યા-  
એથી ઓળંગવું પડે એવું રહેતું નથી. જ્યાં ધાતુઓનાં રજકણો ઉડે  
છે ત્યાં કામ કરનારને ગોઠવેલ પહેરાવવામાં આવે છે, અને વધારામાં  
એના યંત્રની આસપાસ જાળી કરી લેવામાં આવે છે જેથી જીડીને  
નુકસાન કરવાના પ્રસંગો ઘણા ઓછા થઈ જાય છે. ધીકતી બટ્ટીઓ  
આસપાસ મોઢાના કંઠરાઓ કરી લેવામાં આવે છે. કોઈ પણ  
ઠેકાણે યંત્રનો ભાગ ઉઘાડે રાખવામાં આવતો કે જેની અંદર  
પહેરેલા કપડાનો કોઈ ભાગ સપડાઈ જાય. બધા એઈર્સ ઓપ્પા  
રાખવામાં આવે છે. ડ્રૉ પ્રેસીસને ચાલુ કરવાની કળા મોટી રાત્રી  
ટુંક્યા ગ્લાએલી હોય છે. એ કળને ચાલુ કરનાં પહેલાં તે ટુંકને  
કાઢી નાંખવી પડે છે, એટલે વગર વિચારે, એમને એમ, યંત્ર ચાલુ  
થઈ શકે જ નહીં. કામદારો અત્યુક્ત કપડાં પહેરવાના-ગરમડી-  
માં મપડાઈ જાય એવી ટાઇ, લટકતી બોયો અને એવો અથોઅ  
પહેરવેરા તેઓ રાખે છે. તેઓની ઉપર બોસાઝ (નજીકના ઉપરીઓ)  
ખાત્ર દેખરેખ રાખે છે, અને ઘણા ખરા ગ્રન્હેગારોને તેઓ પકડે છે.  
નવાં યંત્રોને ગોઠવવા દેતા પહેલાં દરેક રીતે તેની કસોટી કરી નેવામાં  
આવે છે. આ બધી સાવચેતીઓનાં પગલાંના પરિણામે અમારા કાર્ગ-  
ખાનામાં બપોર કહેવા જેવા અકસ્માતો ખામ કરીને થતા જ નથી.

યાંત્રિક ઉદ્યોગે એક પણ માનવ વ્યક્તિનો ભોગ લેવાની જરૂર નથી.

## પ્રકરણ ૮ મું.

### વેતન,

ચાલતી આવેલી રીત મુજબ વેપાર ચલાવવામાં બહુ મુશ્કેલી નથી. “ મજુરીના ચાલુ દરો હું આપું છું ” એ કહેવું ધણું સહેલું છે, પરંતુ તેના તે માણસને જો એમ કહેવાનું કહેવામાં આવે કે “ બીજાની પાસે છે તેના કરતાં વધારે સારું કે વધારે સોંપી મારી પાસે કંઈ નથી ” એવું કહો તો તે તેનાથી તેટલી સહેલાઈથી નહીં કહી શકાય. પોતાના અંતઃકરણથી કોઈ પણ માણસ બનાવનાર એવું નહોં કહી શકે કે સોંધામાં સોંધા સાધતો ખરીદવા એ જ સારામાં સારી વસ્તુ બનાવવાનો ચોક્કસ રસ્તો છે. જો એમ જ હોય તો અમને ફક્તમાં લઈ જવાની, અને મજુરીના દરમાં કાપકાપ કરવાથી દેશને લાભ છે એ વિધેની, આટલી બધી વાતો આપણે શી માટે સંભળીએ છીએ ? એ બધી વાતોનો અર્થ તો એ જ ને કે ખરીદ-શક્તિ અને પોતાનું રગાનિક બજાર ધરી મધુ છે ? ઉલ્લેખ ધંધાની વ્યવસ્થા જો એટલી બધી અનધક રીતે થતી હોય કે તેની સાથે સંબંધ પ્રાપ્તતા દરેકે દરેક જણને બદલામાં સાધારણ સારું જિવન જિવી શકવાની તક પણ મળતી ન હોય તો એવા ઉલ્લેખ ધંધાનું શું કામ ? એટલે આ વેતનના પ્રશ્ન જોડેલો બીજો કોઈ પણ પ્રશ્ન મદદરવો નથી. દેશના લગભગ બધા જ મનુષ્યો વેતન ઉપર જ પોતાનો નિભાવ કરે છે. તેમના જિવનની દયા, તેમને મળતા વેતનના દર, દેશની આબાદી સૂચવે છે.

ફાઈના બધા ઉલ્લેખની અંદર અમે હવે દૈનિક ૪ ડૉલરનો ઓછામાં ઓછો દર સંબોધે છે. પહેલાં પાંચ ડૉલરનો હતો. તે પહેલાં જેટલું આપવું અમને જરૂરી લાગે તેટલું આપતા હતા. વેતનના જુના વખતના બજારના દરને વળગી રહેવું એ લાલની

નીતિની દૃષ્ટિએ જોઈું છું એટલું જ નહીં પરંતુ આધુનિક વ્યાપારની દૃષ્ટિએ પણ તે તેટલું જ ખરાબ અને જોડું છે.

પ્રથમ, વેતનના પ્રશ્નની અંદર મુંચવાયલા સંબંધોના પ્રશ્નનો આપણે વિચાર કરીએ. જે માણસને કામે રાખવામાં આવે છે તેને ભાગીદાર તરીકે સાધારણ રીતે સંબોધવામાં આવતો નથી. પરંતુ ખરી રીતે તે ભાગીદાર નથી તો ખીજું શું છે ? ન્યારે ન્યારે કાંઈ એક ધંધાની વ્યવસ્થાનું કામ એક માણસ પોતે એકલો કરી ચકે એટલો બધો વખત અગર તો બળ તેની પોતાની પાસે ફાજલ નથી હોતું ત્યારે ત્યારે તે વ્યવસ્થામાં ભાગ લેવાને માટે તેને મદદનીશો શોધવા પડે છે, તેવી જ રીતે કાંઈ પણ ધંધાનું ઉત્પાદન કાર્ય ન્યારે કાંઈ પણ એક વ્યક્તિના સામર્થ્યની બહારની વાત થઈ પડે છે ત્યારે તે ઉત્પાદનના કાર્યમાં મદદ કરવા શોધાયલા દરેક માણસને પોતાના ભાગીદાર તરીકે સ્વિકારતાં તેણે યા માટે અચકાવું જોઈએ ? દરેક ધંધો, જેમાં એક કરતાં વધારે માણસોની જરૂર પડે છે તે, એક પ્રકારનું ભાગીદારી સમાન જ છે. પોતાના ધંધાની અંદર જે ક્ષેત્રે તે ખીજની મદદનો અંગિકાર કરે છે, જો કે તેવી મદદ માત્ર એક નાના છોકરા તરફથી મળતી હોય તો તે પણ, તેજ ક્ષેત્રે તે પોતાના એક ભાગીદારને જ અપનાવી લે છે. ધંધાનાં મૂળગત સાધનો અને તેને લગતી ખીજ બધી ક્રિયાઓનો તે ભાલે એકલો અને સ્વતંત્ર માલિક હોય, પરંતુ સંપૂર્ણ રીતે સ્વતંત્ર તો તે ત્યારે જ કહી શકાય કે ન્યારે તે ધંધાની વ્યવસ્થા અને તેનું ઉત્પાદન કાર્ય પણ તે એકલો જ પોતાને હાથે કરતો હોય. નર્મી સુધી ખીજ માણસની મદદની રહેજ પણ અપેક્ષા રહે ત્યાં સુધી કાંઈ પણ માણસ સંપૂર્ણ સ્વતંત્રતા ભોગવે છે એમ કહી શકાય નહીં. અન્યોન્યાગિત આ સંબંધ છે—જાણે કામદારનો ભાગીદાર છે, કામદાર તેના ઝાસનો



કુશાગીદાર છે. વસ્તુરિયતિ આ પ્રમાણે હોવાથી, જેમાંથી કાંઈએ પણ એમ માની બેગવું કે તે પોતે જ એકલો અનિવાર્ય છે એ વ્યર્થ છે. બન્ને સરખી રીતે અનિવાર્ય છે. એમાંના એક બાગ ખીજના ભોગે જ-એટલે કે, છેવટે પોતાના પણ ભોગે જ-સત્તાધારી થવું હોય તો યર્ષ થકે. મૂડીવાદ અગર શ્રમવાદ પોતપોતાને નોખા નોખા વિભાગો તરીકે ગણે છે એ કેવળ મૂર્ખતા બધું છે. એ બન્ને ભાગીદારો છે. પરંતુ તેમ ન માનતાં જ્યારે તે બન્ને એક ખીજ મામે જેવતાણ કરતા હોય છે ત્યારે જે વ્યવસ્થાના તે બન્ને ભાગીદારો છે અને જેમાંથી બન્ને પોતાનો નિભાવ મેળવી શકે છે તે વ્યવસ્થાના મૂળમાં જ તે ધા કરે છે.

પોતાના ધંધાને વૃદ્ધિગત કરનાર તરીકે દરેક કામે રાખનાર માણસમાં તેના જેવા જ ધંધાની અંદર બીજે અપાતા હોય તેના કરતાં સારા વેતનના દર આપવાની મહત્ત્વાકાંક્ષા હોવી જોઈએ, અને તે જ પ્રમાણે સામી બાબુએથી કામે રહેનાર માણસમાં આ વસ્તુરિયતિ શક્ય બને તેને માટે બધા પ્રયાસો કરવાની મહત્ત્વાકાંક્ષા હોવી જોઈએ. અલગત, દુકાનોની અંદર એવા માણસો જેવામાં આવે છે કે જેઓ એમ માનતા હોય છે કે જે તેઓ પોતાની સારામાં સારી શક્તિઓનો ઉપયોગ કરશે તો તે માત્ર તેને શેકનારને જ લાભ કરી આપશે, પોતાને લાભકારક નિવડવા જરા પણ સંભવ નથી; અને એમ માની શક્તિઓનો ઉપયોગ કરતાં અવકાય છે. ખરેખર, આવી લામણી અસ્તિત્વ ધરાવે એ ધણું અશ્વેસજનક છે. પરંતુ તે અસ્તિત્વ ધરાવે જ છે. અને તેનું પણ પૂરતું કારણ છે. કામે રાખનાર જે પોતાના માણસોને તેમનાથી બનતું બધું કરવા આગ્રહ કરે છે, અને તે જ માણસોને પાછળથી ખજાર પડે છે કે તેમના વધારાના પ્રયત્નોનો અદલો તેમને કંઈ જ મળતો નથી, તો તેઓ ચાલે છે તેમનું તેમ

ચાલવા દેવાની લઢણીમાં સ્વાભાવિક રીતે જ પડી જાય છે. પરંતુ જો તેઓને પગાર વખતે ખાતી થાય કે તેમની સખ્ત મહેનત તેમને ફળે છે, વધારે સખ્ત મજુરી એટલે વધારે જાણે પગાર, એ વાતની જો તેમને સાબિતી મળી રહે છે, તો તેઓ એવું જાણવાની વૃત્તિ સેવે છે કે તેઓ પણ આ ધંધાના એક અગરુપજ છે, અને તેની સફળતા તેમના ઉપરજ અવલંબે છે; પોતાની સફળતા પણ સાથે સાથે તેના ઉપરજ આધાર રાખતી હોય છે.

“ કામે ગખનારે ગો પગાર આપવો જોઈએ ? ” “ કામે ગહેનાર માણુમને શું મળવું જોઈએ ? ” એ તફાત જાણ્યું પ્રશ્ન છે. મૂખ્ય પ્રશ્ન એ છે કે “ ધંધો કેટલું ખમી શકે એમ છે ? ” ખરેખર, કોઈપણ ધંધો તેની આવકની દૃઢ ઓળંગી જાય એટલે ખર્ચાળ બનતો હોય તો તે નખી શકે નહીં. કોઈ પણ કુવામાંથી તેની અંદર આવતી રહેતી પાણીની આવકના પ્રમાણ ઉપરાંત વધારે પ્રમાણમાં જલ્દીથી પંપ વાટે પાણી બહાર ખેંચી લેવામાં આવે તો તે કુવો સુકોજ થઈ જાય, અને તેમ થતાં તેના પાણી ઉપર આધાર ગખનાર બધાજ પણ તરસે મરે. જો કદાચ તેઓ એવો ખ્યાલ કરે કે એક કુવો સુકાતાં બીજા ઉપર કામ અજમાવી શકાય એમ છે, તો એ રીતે તો એવા બધામે કુવાઓ ખાલી થઈ જવામાં પડી તો માત્ર મમયનોજ મવાલ બાકી રહે. આધુનિક મમયમાં ન્યાયપૂર્વક જોઈએ શકાય એવાં પારિતોષિકો માટે વિનંત પ્રમાણમાં માગણી થવા કરે છે. પગલું એવાં પારિતોષિકોને પણ દૃઢ દોરી જોઈએ, એ વાત જૂલી જગતી જોઈએ નહીં. ધંધો જ તે દૃઢ નક્કી કરી રાખે છે. જે ધંધામાં તમને સરવાળે એક સાખ ડોલર મળતા હોય તેમાંથી દોઢ અ.ખ ડોલર તમે વહેંચી શકો જ નહીં. એટલે ધંધો મજુગીના દરની દૃઢ નક્કી કરે છે, એ વાત ખરી છે. પગલું ધંધાની પેનાની દૃઢ ચાથી નક્કી થાય છે તે જાણું જોઈએ.

પે ? તો તેનો જવાબ એટલો જ છે કે જુના અને ખરાબ પીલાઓને વળગી રહેવાથી જ ધંધો પોતાની દૃઢ આંધી લે છે, નકકી કરે છે.

માણસો " કામે રાખનારે આમ અને આવું કરવું જોઈએ " એવું કહેવાને બદલે જો એમ કહે કે " ધંધાને એવો ઉત્તેજિત અને વ્યવસ્થિત રાખવો જોઈએ કે આમ અને આવું કરવાનું બની શકે " તો તે કંઈ લેખે ગણાય. કારણ છેવટે તો ધંધો જ મજબૂરીના દર આપનારો છે. ધંધાની સ્થિતિ મંજૂર કરે નહીં ત્યાં સુધી કામે રાખનાર માણસ જાતે કંઈ જ આપી શકે નહીં. પરંતુ જો ધંધાની સ્થિતિ હિંચા પ્રકારના દરો આપી શકે એવી હોય, અને છતાં પણ કામે રાખનાર માલિક તે પ્રમાણે કરવા ના પાડતો હોય, તો શું કરવું ? સામાન્ય નિયમ પ્રમાણે ધંધો એટલે ધંધા મનુષ્યોના મમૂદનો જિવન વ્યવસાય જે ધંધાને અર્થે ધણા માણસોએ પોતાની મહેનત અર્પેલી છે, અને જેને પોતાના ઉપયોગના ક્ષેત્ર તરીકે તેમ જ જિવનના નિર્વાહના સાધન તરીકે સ્વિકારેલ છે. તે ધંધાને મૃતપ્રાય થવા દેવો અગર કરવો એ ખરેખર ગુનાહત કામ છે. હકતાણ અગર કામકાજ બંધ કરી આત્મા જવાનો રસ્તો સ્વિકારી ધંધાને ગુંગળાવી નાખવો એ દોષ પણ પ્રકારે તે ધંધાને મદદકર્તા ધર્મ પડે તેમ નથી. કામદારોને જો જો કરી " તેઓને હું કેટલું યોગ્ય પ્રમાણમાં મજૂરીના દર લેવાની ફરજ પાડી શકું છું ? " એવો પ્રશ્ન પૂછ પૂછ કરવાથી માલિક કંઈ લાભી ભય એમ નથી; તેવી જ રીતે કામદાર પણ " હું મારા માલિકને કેટલા બધા રીધારે પ્રમાણમાં મજૂરીના દર આપવાની ફરજ પાડી શકું છું ? " એવો તુમાખીભર્યો પ્રશ્ન પૂછ પૂછ કરે તો તેમાં તેને પણ કંઈ જ શંકા નથી. છેવટે તો બન્નેએ ધંધાની સમક્ષ જઈ પૂછવું જ પડશે. " આ ઉદ્યોગ સહીસલામત અને નફાકારક કેવો રીતે બનાવી

શકાય કે જેથી તેમાં શેઠાયલા આપણુ દરેકને કાયમનો અને સાધારણ સુખડ એવો જિવન નિર્વાહ મળી શકે ? ”

પરંતુ બધા માલિકો અગર બધા જ કામદારો આવી સીધી રીતે વિચાર કરે એ બનતુ નથી. દુ ક્ષી દષ્ટિથી કામ લેવાની આપણને જે દેવ પડી ગયો હોય છે તેને મટાડવી બહુ મુશ્કેલ છે, ત્યારે શું થઈ શકે ? કશું નહીં. કોઈ પણ પ્રકારના નિયમો અગર કાયદાઓ આમા જોડતો ફેરફાર આણી શકવાને મમથ નથી. પરંતુ છુદ્ધિ-પ્રેરિત અને બિનજોડા દીસતો સ્વાર્થ કદાચ લેમ કરી શકે, જો કે એવી છુદ્ધિમત્તા ફેલાતાં ટેટલોક સમય લાગે છે. પરંતુ તે ફેલાવાની તો ખરી જ, કારણ કે જે ધંધામાં માલિક અને નોકર સેવાના જ ધ્યેયને દષ્ટિમાં રાખી કામ કરે છે તે ધંધા ખીલી નિકળ્યા સિવાય રહેતો જ નથી.

ત્યારે જાયા દર એટલે શું ?

આપણે જાયા દર એટલે દમ મહિના અગર દસ વર્ષ અગાઉ જે દર અપાતા હોય તેના કરતાં કંઈક વધારે દર આપવો તે—એવું સમજાવે છીએ. જે દર અપાવો જોઈએ તેના કરતાં વધારે દર આપવો તે—એવું મમજતા નથી. આજના આપણા જાયા કહેવાતા દર દસ વર્ષ પછીથી કદાચ નીચા પછુ ગયાય.

જો કોઈ ધંધાના વ્યવસ્થાપકને માટે તે વધારે મોટા પ્રમાણમાં વ્યાજ વહેંચી શકે એવો પ્રયત્ન કરવાનું વ્યાજખી ગયાય, તો કામદારોને વધારે જાયા દર આપી શકાય એવો પ્રયત્ન કરવાનું પથ તેટલું જ વ્યાજખી છે. પરંતુ ધંધાનો વ્યવસ્થાપક ખરી રીતે જાયા દર આપતો નથી. અલબત્ત, જો તે આપી શકે એમ હોય, છતાં ન આપે, તો તે કપકાને પાત્ર છે. પરંતુ એ એકલો જાયા દર આપવાનું શક્ય બનાવવાને માટે અસમર્થ છે. જ્યાં સુધી

કામદાર જાતે જિંયા દર મેળવી શકે એમ ન હોય ત્યાં સુધી જિંયા દર આપી શકાય નહીં. તેઓની મજુરી એ એમાં ખાસ ઉત્પાદક અંગ છે; તે માત્ર એકલું જ ઉત્પાદક અંગ નથી, અયોગ્ય અગર હલકા પ્રકારની વ્યવસ્થા મજુરીનો અને સાધનનો નકામે વ્યય કરે છે, અને મજુરીના બધા પ્રયત્નોની અસરને જૂંસી નાંખે છે. તેવી રીતે અસ્તવ્યસ્ત પ્રકારની મજુરી પણ સારી વ્યવસ્થાનાં પરિણામેને ચે જૂંસી નાંખે છે. પરંતુ આવડતવાળી વ્યવસ્થા અને પ્રામાણિક મજુરીના સંયોગથી ઉભી થએલી બાગીદારીમાં કામ કરનાર પોતે જ જિંયા દરો આપવાનું સકય બનાવે છે તે પોતાની શક્તિ અને હેશિયારીને તેમાં પૂરેપૂરી રીતે રાકી દે છે, અને જો એ ખરા દીલથી અને અંતઃકરણપૂર્વક થયું હોય તો તેનો બદલો જિંયા દરોથી મેળવવાને તે પાત્ર થાય છે. તે મેળવવા માટેની તેણે લાયકાત બતાવી એટલું જ નહીં પરંતુ તે ઉત્પન્ન કરવામાં પણ તે પોતાનો ધણો મોટો ભાગ અર્પણ કરેલો છે.

તેણે એટલું સ્પષ્ટ થવાની જરૂર છે કે જિંયા દર નાનામાં નાના કુટુંબમાંથી રાક થાય છે. જો તે ત્યાં ઉત્પન્ન થતો ન હોત તો તે પમારનાં પરિણામોમાં સામેલ થઈ શક્યો ન હોત. કામની જરૂરિયાત બિલકુલ નાશુદ થઈ જાય એવી પદ્ધતિ કદી પણ શોધી શકાવાની નથી. કુદરત જ ના પાડે છે. હાથ અને મગજ નિરુદ્ધ થઈ રહેવાને માટે આપણને અપાયેલાં જ નથી કામ એ આપણું કહાપણ છે, આપણું સ્વમાન છે, આપણી મુક્તિનું માધન છે. એકે રીતે તે આપણને આપ મમાન નથી નિવડતું, ઉલટું મોટામાં મોટા આશિર્વાદ સમાન તે બની રહે છે માત્ર પ્રામાણિક પ્રકારના કામમાંથી જ સામાજિક ન્યાય અન્યાયની ચોક્કસ બાવતાઓ વહે છે. જો માણસ કામના કાળાની અંદર વધારે બરે છે, પોતાનો વધારે હિસ્સો આપે છ તેને તેમાંથી વધારે મળવું પણ જોઈએ.

એટલે મજુરીના દરની ભાવનામાં દાનનું તત્ત્વ જરાયે સમાવયું નથી જે કામદાર જે ધધામાં રોકાયેલો હોય તેમાં પોતાનામાં જે સારામાં સારું હોય તે જીવું અર્પણ કરે છે તે જ સારામાં સારો કામદાર ગણી શકાય. અને પોતે જે અર્પણ કરે છે તેની યોગ્ય કદર ન થતી રહે તો પણ તે પ્રમાણે ને તે પ્રમાણે તે લાંબા વખત સુધી કર્યા જ કરશે એ ધારણું વધારા પડતું છે, જે માણસ પોતાનું દૈનિક કામ એવી લાગણીથી કરે છે કે પોતે ગમે તેટલું પોતાનું અર્પણ તો પણ પોતાની જરૂરિયાત ઉપરાંત વધારે બદલામાં તેને કંઈ જ મળવાનું નથી તો તે પોતાનું કામ યથાર્થ રીતે કરી શકશે જ નહીં. હંમેશાં ચિંતાતુર અને શોક પ્રસ્ત તે રચ્યા કરે છે, અને તેને લઈને તેવા કામને પણ ખમણું પડે છે.

પરંતુ જો તેને એમ લાગે કે પોતાની જૂખ મટાડવા ઉપરાંત તેનું કામ તેના કુટુંબનાં માણસોને જિવનની કેટલીક સગવડો અને મોજાં માણવાને સાર તક ઉભી કરી આપી શકે એમ છે તો તે કામ કરવું તેને ધણું જ સગમ લાગે છે, અને તેની અંદર આપ-મેળ પોતાની સારામાં સારી શક્તિ વાપરવાને તે ઉત્સુક બને છે. આ તેને પોતાને તેમજ તેના ધંધાને-બંનેને-માટે લાભકારક છે. પોતાના નિત્યના કામમાંથી જે માણસને કંઈ ચોક્કસ પ્રકારનો સંતોષ મળતો નથી તે પોતાના પગારનો સાગમાં સારો ભાગ ખુશ્ખે જે એમ જ સમજવું.

કારણ નિત્યનું કામ એ ખરેખર મહાન વસ્તુ છે સમગ્ર જૂ મંડળનો આધાર તેના ઉપર રહેલો છે. આપણા સ્વમાનનો પણ તે પાયો છે. અને માલિકે તો પોતાના કાર્ધ પણ નોકર કરતાં હંમેશાં વધારે મહેનતનું કામ કરતા રહેવું જોઈએ. દુનિયામાં જો કોઈ પણ માલિક ગંભીરપણે પોતાની દરજ્જે જાળવવાના પ્રયત્નો કરતો હશે

તો તે હંમેશાં મજત મહેનત કરનારો જ હોવો જોઈએ. તે કદી એમ નહીં કહે કે “મારે માટે આટલાં બધાં માણસો કામ કરી રહ્યાં છે.” ખરી દલીલ એમાં એવી છે કે એટલા બધા દુગરો માણસો તેની પાસેથી પોતાને માટે કામ કરાવે છે—અને જેટલા પ્રમાણમાં વધારે સારું કામ તેઓ કરે છે તેટલા પ્રમાણમાં તેઓ તેને (માલિકને) વધારે ઉચ્ચ રાખે છે. મજુરીના દરો અને પગારો ચોક્કસ રકમોમાં અપાઈ શકાય છે, અને તે એમ જ હોવું જોઈએ, કારણ આંકડાનું ધોરણ તો આપણી પાસે કંઈ હોવું જ જોઈએ. મજુરીના દરો અને પગારો નફામાં પહેલેથી નક્કી કરી રખાવણી ભાગીદારીના એક પ્રકારનું સાધન છે; પરંતુ વર્ષની આખરે, સરવાળે જોતાં, કેટલીક વખત એમ માલુમ પડે છે કે આપીએ છીએ તેના કરતાં વધારે દર આપી શકાયા હોત; આવે વખતે વધારે અપાતું જ જોઈએ. જ્યારે આપણે બધા ભેગા મળી ધંધો કરીએ છીએ, ત્યારે તેમાંથી નિપજતા નફાની અંદર દરેકનો કંઈ ને કંઈ ભાગ હોવો જ જોઈએ—કાં તો સારા જિયા દરને બાને, પગારને બાને, અગર કંઈ વળતરને બાને. આ વાતનો હાલ બધે સ્વિકાર થતો જોવામાં આવે છે.

હમણાં હમણાં ધધાની અંદર જડ બાબતના જેટલું જ વેતન બાબતે મહત્ત્વ આપવાની જરૂર છે એવી ચોક્કસ પ્રકારની ખૂસી આપણે સાંભળીએ છીએ. અને એ પ્રમાણે મરુ પથ રહે છે. સવાલ માત્ર એ જ રહે છે કે એ ફેરફાર કદાપણ ભરી રીતે થાય છે કે કેમ ? જે જડ બાબત અત્યારે આપણા નિભાવ કરી રહી છે તેને ઉપયોગમાં લઈને કરવામાં આવે છે, કે પછી ગેરકદાપણ ભરી રીતે પાછલાં બધાં વર્ષોનાં કામોનો લાભ ઉઠાવવો બાબતે રાખીને કરવામાં આવે છે, તે જ જોવાનું રહે છે વેપાર ઉદ્યોગ આપણું રાષ્ટ્રિય મત્ત્વ દેખાડે છે. આપણી આર્થિક પ્રગતિનું પ્રતિબિંબ પડે છે, અને બીજા સંપૂર્ણ નિષ્કેસ આપણું સ્થાન નક્કી કરે છે. આ

વસ્તુસ્થિતિને લયમાં આણી મૂકવાની અમારી મરજી નથી. ધંધાની અંદર માનવતત્ત્વ જે રોકાય છે તેનો વધારે સારી રીતે અંગિકાર થાય તે જોવાની અમારી ખાસ નેમ છે; અને ખરેખર પ્રચલિત વ્યવસ્થામાં કોઈ પણ પ્રકારનું ભંગાણુ પાડ્યા સિવાય, કોઈને પણ નુકસાનમાં ઉતાર્યા સિવાય, ઉધડુ દરેક માનવ-વ્યક્તિને વધુ લાભ-દાયક થઈ પડે તેવી પરિસ્થિતિ ઉભી કરી શકાય એમ છે. એ બધાનું રહસ્ય મનુષ્યોની ભાગીદારીના સિદ્ધાંતના સ્વિકારની અંદર રહેલું છે. જ્યાં સુધી દરેક મનુષ્ય પોતે બધી રીતે સંપૂર્ણ નથી, જ્યાં સુધી તેને પોતાના કોઈ પણ કાર્યની અંદર બીજી વ્યક્તિની મદદની અપેક્ષા રહે છે, ત્યાં સુધી ભાગીદારીના ક્ષેત્રની જરૂરિતા ઉભી રહેવાની જ.

મજુરીના દરના પ્રશ્નની અંદર આ મૂળબૂત સત્યો છે. મજુરીના દરો તે ભાગીદારોની વહેંચણીઓ સમાન છે.

મજુરીનો દર યોગ્ય છે એમ ક્યારે ગણી શકાય ? કામમાર્થ કેટલા ભાગના જિવન વહનની મર્યાદા યોગ્ય રીતે બાંધી શકાય ? દર શું કરે છે અને તેણે શું કરવું જોઈએ, એ વિષે તમે કદી વિચાર કર્યો છે ખરો ? તેણે જિવન વહનનો ખર્ચ પૂરો પાડવો એમ કહેવું તે લગભગ કંઈ જ કલ્યાણ ખરોખર નથી. ઉત્પાદન અને તેને લાવસામગ્રી કરવાનાં સાધનોની યોગ્યતા ઉપર નિર્વાહના ખર્ચનો મોટો ભાગે આધાર રહે છે અને આ બાબતોની યોગ્યતા તેનો વહિવટ અને કાર્ય કરનારાઓની યોગ્યતાના સરવાળા રૂપે છે. સુવ્યવસ્થિત મારું કામ હોય દરો અને નીચા નિભાવ-ખર્ચની અંદર પરિણમવું જોઈએ. જો હોય દરોની વ્યવસ્થા નિભાવ-ખર્ચ ઉપરજ ગોઠવવાનો આપણે પ્રયત્ન કરીશું તો આપણે કદ જ કરી શકીશું નહીં. જિવન નિર્વાહનો ખર્ચ એ એક પરિણામ છે, અને જે



તરવો એ પરિણામ ઉપજવવામાં મદાનમૂલ થાય છે તે તરવોમાં  
જો આપણે ફેરફાર કરીશું તો તે પરિણામને એકરમખુ ગિય  
આપણે રાખી શકીશું નહીં. જ્યારે આપણે નિભાવના ખર્ચના  
પ્રમાણમાં મજૂરીના દરોની ગોઠવણી ગળવા મળીએ છીએ ત્યારે  
આપણે કુતરો પોતાની પૂંછડી પકડવા દોડતો હોય એવી ગિયતિનું  
અનુકરણ કરતા હોઈએ એવું લાગે છે જો નિભાવ ખર્ચનો  
અદાજ કાઢવા એસીએ તે કેવા પ્રકારના જિવન નિર્વાહને સામાન્ય  
ધોરણ તરીકે સ્વીકારી કાઢવો તેવું ચોક્કસપણે કહેવાને કોણ  
અધિકારી ? એટલે આપણે આપણા દરિમિદને વિગતારવા  
જોઈએ અને જોઈએ જોઈએ કે કામ કરનારાઓ અને તેમને મળતા  
મજૂરીના દરની વચ્ચે જો મ મધ છે, અને કેવા પ્રકારનો અમધ  
હોવો જોઈએ

દુકાનની બધાં મજૂરીના દરમાં મજૂરનાં બધાં ક્ષણોનો  
સમન્વય કરવામાં આવે છે, દુકાનની અંદર મજૂરીના દરમાં  
મજૂરની સેવા અને વ્યવસ્થાને માટે જે કંઈ કરવાનું હોય છે તેનો  
સમન્વય કરવામાં આવે છે દિવસનું ઉત્પાદક કાર્ય એજ આજ  
સુધીમાં પ્રાપ્ત થએલી ધનની કિંમતીમાં કિંમતી ખાણ છે.  
ખરેખર, કામ કરનારના બહાગના બધા ક્ષણોનો તેની અંદર  
સમાવેશ થવો જોઈએ, અને સાથે સાથે દિવસ અસ્ત થતા, કામ  
કરવાનું અશક્ય બનતા, કામ કરનારની ખાતર-મરદાસતને માટે  
પણ તેની અદર જોગવાઈ થએલી હોવી જોઈએ અને જો આટલું  
પણ કરવામાં આવે તો ઉદ્યોગની અવસ્થાઓની ઉત્પાદન, વહે-  
વણી અને વિનિમયના કમ મુજબ ગોઠવણી કરવી પડશે, જેથી  
ઉત્પાદનના કામમાં સહાય કરનાર મનુષ્યોના ધન્યવાનના કાણુ બધ  
યશે. બના માલિકોની મહેરબાની તેમજ સ્વાર્થ માનિકોની ખદા-  
મરજી-અનેથી અર્થજ એવા પ્રકારની પદ્ધતિને અગ્નિતત્વમાં આણી

હોય તો આપણા પ્રત્યક્ષ જિવન વહનની નક્કર હપ્તીકતો ઉપર આપણે આધાર રાખવો પડશે.

ધઉંનો ભાવ એક જુવાનો એક ડૉક્ટર હોય તે વખતે તેના ઉત્પાદનની અંદર દૈનિક મજુરીમાં જે મહેનત આપણે કરવી પડે છે તેટલી જ મહેનત તેના ઉત્પાદનની અંદર તેના ભાવ જ્યારે એક જુવાનના ૨૫૦ ડૉક્ટર હોય તે વખતે પણ કરવી પડે છે. છડાંનો ભાવ ડઝનના બાર સેન્ટનો હોય, કે ડઝનના નેવુ સેન્ટનો હોય, પરંતુ માણસને પોતાના દિવસના ઉત્પાદનના કાર્યની અંદર તેને માટે જે શક્તિ વાપરવી પડે છે તેમાં શો તફાવત આથી પડે છે ?

એકલી એ મનુષ્ય વ્યક્તિનો જ વિચાર કરવાનો હોય તો તેના નિભાવનો ખર્ચ અને તેને મળવો જોઈતો નફો એ બેનો બંધ બેસાડવો ધણો સહેલો થઈ જાય એવું છે. પરંતુ તે માત્ર એક વ્યક્તિ જ નથી. તે એક શહેરી પણ છે, અને આખી પ્રજાની આબાદીમાં તેનો હિસ્સો છે. તે એક ગૃહસ્થાશ્રમી પણ છે. હૈયાં છોકરાંવાળો તે એક પિતા છે, જેમને આગળ ઉપર ઉપયોગી થઈ પડે તેવી રીતે ઉછેરવાનાં હોય છે, જેનો આધાર તે કેટલું કમાય છે તેના ઉપર જ અવલંબેલો હોય છે. આ બધી બાબતોનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ. પરંતુ તેના દૈનિક કામકાજની અંદર તેના ધરના હિસ્સાનો આંકડો આપણે કેવી રીતે નક્કી કરવો ? માણસ કામ કરે છે તેને માટે તમે તેને પગાર આપો છો, પરંતુ એ કામની અંદર એના ધરનો હિસ્સો કેવો અને કેટલો ગણી શકાય ? તેના શહેરીપણાનો પણ હિસ્સો કેટલો ગણવો ? પિતા તરીકેની સ્થિતિનો હિસ્સો પણ કેટલો ? દુકાનમાં માણસ એકલો કામ કરે છે, તેની પત્ની તેના ધરની અંદર કામ કરે છે. દુકાને

બંનેને પોપવા ભેષ્યએ એવી સાધારણ માન્યતા છે. પરંતુ એમ હોય તો આંકડાની કઈ ગણતરી-પદ્ધતિ અનુસાર તે માણસના દિવસના કામકાજના પગારપત્રકના કયા એકાદ ખાનામાં તેના ધંને ગોડવી શકાય ? માણસના પોતાના એકલાના નિભાવને જ ખર્ચમાં ગણવાનું છે ? અને ઘર અને કુટુંબ હોવાની તેની શક્તિને નફા તરીકે ગણવાની છે ? દિવસના કામમાંથી નિપજતો નફો શેકડ નાણાંના આધારે ગણવાનો છે ? અને પોતાની અને પોતાના કુટુંબની જરૂરિયાતો સંતોષાયા પછી જે બાકી રહે તે રકમના પ્રમાણમાં તે ગણવાનો છે ? અગર આ બધા સંબંધો ખર્ચના ફાંદામાં ગણવાના અને નફાની બાબત એ બધાની બહારની વિગતો ઉપરથી ગણવાની છે ? એટલે કે, પોતાનો અને પોતાના કુટુંબનો નિભાવ ક્યાં પછી, વસ્ત્રાદિ પુરાં પાડ્યાં પછી, ઘરની જોગવાઈ કરી આપ્યા પછી, જિવનના દરજ્જાના મોભાને લગતા ખાસ હેઠ્ઠોનો પણ પ્રબંધ ક્યાં પછી, કંઈક વધારાની, જેને બચત નફા તરીકે ગણી શકાય, તેની જોગવાઈ રાખવી ભેષ્યએ શું ? અને આ ગણતરી તે બધી બાબતો દિવસના કામકાજનો દર નક્કી કરવામાં યોગ્ય રીતે સમાવર્ષ શકાય ખરી ? હું માનું છું કે તે બધાનો યોગ્ય રીતે સમાવેશ થઈ શકે. નહીં તો આપણી સન્મુખ નાનાં નાનાં છોકરાં અને તેમની માતાઓને ઘરની બહાર કામ-કાજ કરવાની ફરજ પાડતી ફર અને એકાંજ અવસ્થા હોવી થયા વગર રહે નહીં.

આ બધા સવાલોનો નિર્ણય ઘણી ચાંક્સ ગણતરી અને અણીશુદ્ધ અન્વેષણ કરવાની નૈયારી હોય તો જ થઈ શકે એમ છે. દરેકના દૈનિક કાર્યની સાથે બીજાં કેટલાંયે ઝણેનો બાર સંકળાવતો છે તેનું જ્યારે આપણને જ્ઞાન થાય છે ત્યારે આપણા આર્થિક જિવનને લગતી એ બાબત આપણને મૌ મરતાં વધુ આશ્ચર્ય વિજ્ઞાપે છે.

દૈનિક કામ મનુષ્યમાંથી કેટલી શક્તિ ખેંચી લે છે તેનો કદાચ કોઈ પણ જ ચોક્કસ પ્રમાણમાં નિર્ણય કરી શકાય. પરંતુ ખીમ દિવસના શ્રમને માટે તેમાંથી તેને પાછી કેટલી શક્તિ અર્પવી પડશે તેનો નિર્ણય કદી પણ ચોક્કસ પ્રમાણમાં થઈ શકે એમ નથી. તેમ એ પહેલે દિવસે વપગએલી શક્તિમાંથી કેટલી શક્તિ એવી હશે કે જે પાછી કોઈપણ પ્રકારે, કોઈપણ સ્વરૂપમાં, મેળવી શકાય એવી હશે જ નહીં, તેનો પણ ચોક્કસ નિર્ણય થઈ શકે એમ નથી. કામ કરનારની શક્તિના જલ્દલામાં યોગ્ય શકાય એવું કોઈપણ બળ, હુબતા ફાંડની વ્યવસ્થા તરીકે, અત્યાર સુધીમાં અર્થશાસ્ત્રે શોધી કાઢ્યું નથી. વૃદ્ધાવસ્થામાં અપાતાં પેન્શનોના રૂપમાં એક પ્રકારના હુબતા ફાંડની યોજના શક્ય છે. પરંતુ પેન્શનોની વ્યવસ્થા, જાત-મહેનત કરનારને જે સ્વાભાવિક દુર્દશા કે અધમાવસ્થા સહન કરવી પડે છે, જે પોતાની શારિરિક શક્તિઓનો વ્યય કરી નાંખવો પડે છે, અને આખાથે જીવનને નભાવવાને માટે હંમેશનો તેણે જે શ્રમને બોલે ઉઠાવવો પડે છે તેના પ્રમાણમાં, અગર તેના જલ્દલા રૂપે, જે વાસ્તવિક નફો તેને આપવો જોઈએ, તે આપતી નથી હોતી.

આજ સુધીમાં મજૂરીના સાગમાં સારા દરો જે આપવામાં આવેતા છે તે ખરી રીતે જેટલા જિયા અપાવા જોઈએ તેટલા પ્રમાણમાં અપાયા નથી. ધંધો દજી જોઈએ તેટલી સારી રીતે વ્યવસ્થિત દશામાં મૂકાયશે નથી, અને તેની નેમો પણ જોઈએ તેટલી સ્પષ્ટ નથી, કે જેથી જે દરો આપવા જોઈએ તેનાથી સેજ પણ વધારે આપવાનું શક્ય બને. આપણી સમક્ષ જે કાર્ય પડ્યું છે તેમાં આ પ્રશ્નનો સમાવેશ થઈ જાય છે. મજૂરીના આ દરની પદ્ધતિનો સમૂળગો નાશ કરીને, મર્વ સામાન્ય માલિકિની પદ્ધતિનો તેને જલ્દે અંગિકાર કરી બેવાથી જ, આ પ્રશ્નનો કંઈ જોડેક આવી જાય એમ નથી. ઉત્પાદનના કાર્યમાં જેનો જેટલો ફાળો તેના

પ્રમાણમાં તેને બદલો આપવાનું ફક્ત આ એક જ દરની પદ્ધતિની અંદર શક્ય છે. એ દરના માપનું પ્રમાણ તેમાંથી ઉઠાવી દો અને તમને બધે, ચારે-પાસ, અન્યાય અન્યાય જણાશે. બીજી પાસ, તે પદ્ધતિમાંની ત્રુટીઓને સાંધી તેને સંપૂર્ણ બનાવો અને તેમાંથી તમે કદાચ સાર્વાત્રિક ન્યાયનો હિલ્લવ જોઈ શકશો.

વર્ગોના અનુભવ પછી મજૂરીના દર સંબંધી હું ધણું શીખ્યો છું. મારી એ પ્રથમ માન્યતા છે કે, બીજી બધી બાબતોનો વિચાર બાજુએ રાખીએ તો પણ, આપણાં પોતાનાં વેચાણો, કેટલેક દરજ્જે, આપણે જે દરો આપીએ છીએ તેના ઉપર આધાર રાખતાં હોય છે. જે આપણે જિંચા દરો આપી શકીએ તો તે વધારાના પૈસા ગમે તે રીતે ખર્ચાવાના તો જરૂર છે જ, અને એ રીતે બીજી દીશામાં કામ કરનારા મજૂરો, કારખાનાવાળાઓ, અને દુકાનદારોને આપાદી પ્રાપ્ત થતી રહેશે, અને તેઓની આપાદી વળી આપણાં વેચાણોની અંદર દીસી આવ્યા વગર રહેશે નહીં. દેશભરમાં પ્રવર્તતા જિંચા દરો દેશ સમસ્તની આર્થિક આપાદી સૂચવે છે-જે કે તેવા જિંચા દરો વધારે સારા ઉત્પાદનના કાર્યને અંગે જ અપાયલા હોવા જોઈએ. મજૂરીના દરો જિંચા આપી ઉત્પાદનનું ધોરણ હલકું રાખવું તેનો અર્થ માત્ર ધંધાની વલણને મંદી તરફ ધસડી જવો એ જ થાય.

મજૂરીના દરોના પ્રશ્ન સંબંધનું અમારું વલણ અધાવાને અમને ઘણો વખત લાગ્યો, અને “મોડેલ-ટી” નામની ગાડી તૈયાર કર્યા પછી જ દરો કેટલા હોવા જોઈએ કેટલા નહીં એનો આંકડો સેનસાજ નક્કી કરવા અમે શક્તિમાન થયા હતા. તે પહેલાં દર વર્ગે નફામાં, બાગીદારોના સિદ્ધાન્ત પ્રમાણે, અમે અમારી કમાણના અમુક ટકા અમારા કામદારો સાથે, કેટલાંક વર્ગો સુધી, વહેંચી શેતા હતો. દાખલા તરીકે, છેક ઇ. સ. ૧૯૦૯ ની અંદર

અમે, નોકરી કરતાં યએલાં વર્ષોના આધાર પ્રમાણે, એંશી હમને ડૉક્ટર અમારા કામદારોની અંદર વહેંચ્યા હતા. એક વર્ષની નોકરી વાળા માણસને આ રીતે તેના વાર્ષિક દરની રકમના પાંચ ટકા નોટલી રકમ મળી હતી; બે વર્ષની નોકરીવાળાને સાડાસાત ટકા નોટલી; અને ત્રણ વર્ષની નોકરીવાળાને દસ ટકા નોટલી રકમ મળી હતી. એ યોજના સામે દલીલ એ ધરવામાં આવતી હતી કે દૈનિક કામના સાથે આ યોજનાને કંઈ પણ સંબંધ હતો નહીં. પોતે કામ કર્યાં બધેલાં લાંબો સમય થઈ ગયા પછી તેને જે હિસ્સો મળવાનો તે મળે છે, પરંતુ તે છેવટે એટલે કે ઈનામના સ્વરૂપમાં જ મળે છે. મજૂરીના દરને દાન-ધર્મીદાની ભાવનાથી અંકીત કરવામાં આવે છે તે ધણી કમનસીબીનો વાત છે.

તે વખતે પણ દરનો અને કામનો શાસ્ત્રીય સુમેળ સંધાયો ન હતો. “અ” કામના કરનારને એક દર મળતો, અને “બ” કામના કરનારને તેનાથી જાંચો દર મળતો, જે કે ખરેખરી રીતે “અ” કામ કરનારાની અંદર “બ” કામ કરનારાના કરતાં વધારે હોંશિયાની અને મહેનતની આવશ્યકતા રહેતી. ત્યાં સુધી માસિક અને કામદાર એકું જાણે નહીં કે જે મજૂરીનો દર આપવામાં આવે છે તે માત્ર અટકળે જ નક્કી કરવામાં આવેલો નથી, પરંતુ કંઈક વધારે સારી સમજણ પૂર્વક નક્કી કરવામાં આવેલો છે ત્યાંસુધી એ દરોની અંદર ધણી અસમાનતા રહી ગયેલી લાગ્યાં જ કરવાની. તેથી કરીને ઈ. સ. ૧૭૧૭ થી માંડીને અમે અમારી હુકમોની અંદર હમને પ્રકારની ક્રિયાઓમાં કેટલા વખતમાં કેટલું કામ થાય છે તેનો બારીક અભ્યાસ કરવાનું શરૂ કર્યું. આવા પ્રકારના અભ્યાસથી અમુક વખતમાં અમુક પ્રકારના કામ કરનાર પાસેથી કેટલું ઉત્પન્ન આપણે માગી શકીએ તેનો અંદાજ સિદ્ધાન્ત તરીકે આપણે બાંધી શકીએ છીએ. અને પછી, બીજી

કેલીક વધારેલી જાગતોનો ગ્વિકાર કરી લઇને, દિવસના મામાન્ય ઉત્પન્નના એક સંતોષકારક ધોરણ ઉપર આપણાથી આવી શકાય છે, અને તે પછી આવડતનો વિચાર ધ્યાનમાં લઇને એક કામની અદૃશ્ય કેટલી આવડત અને કેટલી મહેનત જોઈશું, અને તે કામ કરનાર માણસ પામેથી તેને અપાતા દગ્ગા બદલામાં કેટલું કામ આપણે ભાગી શકીએ તેનો ચોક્કસ ધ્યાન દર્શાવતો દગ્ગો અંદાજ આપણને જરૂર મળી ગહેરો આના કોઈ શાસ્ત્રીય પ્રકારના અભ્યાસ સિવાય માલિક પોતે જાણી શકતો નથી કે તે પોતાને ત્યાં કામ કરનારને અમુક દગ્ગા માટે આપે છે, તેમ જ તે કામ કરનાર પણ જાતે જાણી શકતો નથી કે અમુક દગ્ગા જ તેને કેમ મળ્યે જાય છે ઉપર જાણાવ્યા પ્રમાણેના અભાગ અભ્યાસને આધારે અભાગ હાજરનાના બધા કામે અમુક ધોરણના નિયમમાં જોડવાઈ ગયા હતા અને દરેક પણ ગીતસગ નહીં થઈ ગયા હતા.

અમે છુટક કામ ગણતા જ નથી. કેટલાક માણસોને રોજનો પગાર મળે છે, કેટલાકને ક્યાંક પ્રમાણે પગાર મળે છે, પરંતુ સાધારણ ગીતે દરેક કામમાં જોડામાં જોડું કામનું અમુક ઉત્પન્ન તો તેણે આપવું જ જોઈએ એવું ધોરણ અમે સ્વીકારેલું છે. તેનાથી નીચે કામ કરનાર જઈ શકે જ નહીં જો એ પ્રમાણે ન ગણીએ તો કામ કરનાર કે અમારામાંથી કોઈપણ એમ ન જાણે કે આ દરેક ગીતસગની કમાઈ જરી આપે છે કે કેમ. કામને ચોક્કસ દગ્ગા અપતા પહેલાં આખા દિવસનું કામનું અમુક ચોક્કસ પ્રમાણ હોવું જ જોઈએ. દેખરેખ રાખનારાઓને તેમની હાજરીને માટે જ પગાર આપવામાં આવે છે કામ કરનારાઓને તેમના કામને માટે જ પગાર આપવામાં આવે છે.

આ બધી વિગતો અમે મેળવેલી હોવાથી ઈ. સ. ૧૯૧૪ના નવ્યુઆરી માસમાં નફા હિસાબ-માગીદારીની ચોજનાની અમે

જાહેરાત કરી, જેની અંદર અમુક પ્રકારના સંલોગોની અંદરન ગમે તેવા કામને માટે દિવસના ઓછામાં ઓછા પાંચ ડોલરના દરની જાહેરાત કરવામાં આવી હતી. તેજ વખતે પહેલાં જે નવ કલાકનો દિવસ ગણાતો તેને બદલે ઘટાડીને ૮ કલાકનો કર્યો, અને અઠવાડિયું ૪૮ કલાકનું કર્યું. આ અમે અમારી સંપૂર્ણ સ્વેચ્છાથી જ કર્યું હતું. અમારે ત્યાં મજૂરીના બધાંએ દરો આ પ્રમાણે ઐચ્છિક જ ગ્રહેલા છે. અમને એમ લાગ્યું કે આથી અમે સામાજિક ન્યાયના પંથમાં એક પગલું આગળ વધીએ છીએ તેથી અમારા પોતાના માનસના સંતોષની ખાતર આ પ્રમાણે અમે કર્યું. બીજાઓને સુખી કરીએ છીએ, આપણા સાથીઓને ઓળે કંઈક અંશે પણ ઓછો કર્યો છે, તેઓને આનંદ અને બચતનો લાભ મળે એટલું વિશેષમાં સાધન આપણે તેમને માટે રાખેલું છે, એવી લાગણી અનુભવવામાં પણ એક ઝોર પ્રકારની મજા રહેલી છે. શુભેચ્છા એ જિંદગીની મહા મહત્ત્વની મુડીઓમાંની એક મુડી છે. દૈનિક નિશ્ચયવાળો મનુષ્ય જેની પાછળ પડે છે તે જરૂર તે મેળવી શકે છે, પરંતુ તે મેળવવામાં જ્યાં સુધી તે તેની આજીવ્યાજીવનાઓની શુભેચ્છા સંપાદન કરી શકતો નથી ત્યાં સુધી તે મેળવીને તે બહુ કામતો નથી.

અમારા આ પ્રયત્નમાં દાન કે ધર્મોદાની ભાવનાને અમે દાખલ થવા દીધી જ ન હતી. પરંતુ બીજાઓના ખર્ચામાં તે બરોબર ઉતર્યું ન હતું. કેટલાક માણસો માનતા હતા કે અમારો ધંધો બહુ સારી સ્થિતિમાં હતો અને અમારે જાહેરમાં વધારે આગળ આવવું હતું તેને માટે આવા પ્રકારની જાહેરાત કરી હતી, અને પ્રચલિત ધોરણેને બાજુએ રાખીને આવી ખદતિ અમે સ્વિકારી તેથી તેઓ અમને નિંદતા પણ હતા. સામાન્ય સિવાજ જે કામ કરનારને ઓછામાં ઓછો પગાર આપવાની તરફેણમાં હતો તેવું



અમે આથી જિલ્લાધન કરતા હતા. પરંતુ આવાં ધોરણો અને આવા રિવાજનો કંઈ જ અર્થ નથી. તેઓને તદ્દન તિલાંજલી જ આપવી ધટે છે. એક દિવસ જરૂર એવો આવશે કે ત્યારે તેનું અસ્તિત્વ નહીં હોય. જો તેમ ન થાય તો ગરીબાઈનો નાશ થવો અશક્ય છે. અમારે જિંદગી દરેા આપવાની ઈચ્છા હતી અને અમે માનતા હતા કે અમે તે આપી શકીશું એટલા ખાતર જ કંઈ આ ફેરફાર અમે નહોતો કર્યો. આ દરેા આપવાનું કારણ એ હતું કે એ રીતે અમારા ધંધાને અમે કાયમી અને નિશ્ચય પાયા ઉપર મૂકી શકીએ, અમે કંઈપણ વહેંચતા ન હતા-અમે તેા અમારુ બિબિધ ધડી રહ્યા હતા. નીચા દરથી ચલાવવામાં આવતા ધંધા હંમેશાં અસ્થિર જ હોય છે.

ધંધાને લગતી દુનિયાની અંદર ખીજી ધણીયે જાહેરાતો થઈ ગઈ હશે. પરંતુ અમારી આ જાહેરાતે જે સર્વદેશીય ચર્ચા જગાવી તેવી ખીજી કોઈપણ જાહેરાતે જગાવી ન હતી. કામદારો સામાન્ય રીતે એમ માનવા લાગ્યા કે પોતાના કામનો પ્રકાર ગમે તેવો હોય પરંતુ દિવસના પાંચ ડોલર તો તેઓને મળવાના જ છે.

અમારી આ જાહેરાતની હકિકત સામાન્ય માન્યતાથી કંઈ જુદા પ્રકારની હતી. નફો વહેંચી નાંખવાની આ યોજના હતી ખરી, પરંતુ નફો કેટલો મળે છે કેટલો નહીં તે નક્કો થાય ત્યાં સુધી રાહ જોવા કરતાં જ મહિના અગર તેથી વધારે વખતથી જે માણસ અમારી કંપનીની નોકરીમાં હોય તેને તેના મળતા દરોની સાથે, અમુક સરતો પ્રમાણે, નફાનો અંદાજ પહેલેથી બાંધી લઈને, તેની અંદર જ તે બેળવી દઈને, આપવામાં આવતો હતો. નીચે જણાવેલા નોકરોના ત્રણ વર્ગોની અંદર તે વહેંચી આપવામાં આવતો હતો:—

અમારી આ પહેલેવચ્ચેથી યોજનામાં છેક નજિવાં ધોરણનો આગ્રહ નહોતો રાખવામાં આવતો. અમારા સામાજિક ખાતામાં લગભગ પચાસ તપાસનિસો હતા. તે બધાનામાં સામાન્ય સાદી સમજનું ધોરણ ખરેખર હંચા પ્રકારનું હતું. પરંતુ એ પચાસેમાં સરખા પ્રકારની સામાન્ય સાદી સમજ હોય શકે નહીં. તેઓએ પણ કેટલીક વખત ભૂલો કરી હતી. સાધારણ રીતે ભૂલો સંબંધી જ આપણને વધારે સાંભળવાનું મળે છે. અમારી યોજના સંબંધમાં એવું ધારવામાં આવતું હતું કે એવું બેનસ ( બક્ષિસ તરીકેનો વધારો ) મેળવવાને માટે પરણેલા માણસોએ પોતાના કુટુંબો સાથે રહી તેમની યોગ્ય કાળજી રાખવી જોઈએ. આને કદને કેટલાક પરદેશી કામ કરનારાઓમાં બદરના માણસોને પોતાના ઘરમાં રહેનારાઓ તરીકે રાખવાનો જે અનિષ્ટ રિવાજ ગેનામાં આવતો હતો તેને અમારે તોડી પાડવો પડ્યો હતો. ઘર એ પોતાને મારી રીતે રહેવાને માટેનું સ્થાનક છે, નહીં કે બીજાઓને તેમાં ગમી, ગમે તેમ કરી, તેમાંથી પૈસા ઉભા કરવાનું સાધન છે. અઢાર વર્ષની અંદરના યુવકોને, જે તેઓ પોતાનાં સર્ગા વડાકાને પાળતાં હોય તો, એ બેનસ ( બક્ષિસ તરીકેનો વધારો ) મળવું. કુંવારા માણસો જે તદ્દન સારી રીતે રહેતા તેઓને બાગે પશુ તે જવું. આ યોજના ખરેખરી લાભદાયક હોવાનો સારામાં સારો પૂરાવો અમારી દૃષ્ટતરી નોંધ પૂરી પાડે છે. ત્યારે એ યોજના અમલમાં મૂકાઈ ત્યારે કામ કરનારાઓમાંના સૈંકડે સાક ટકા માણસો તાત્કાલિક તે બાગ બેવાને લાયક જણાયા હતા; છ મહીનાને અંતે છઠ્ઠોતર ટકા જેટલા માણસો બાગ બેતા હતા; અને વર્ષને અંતે સિત્પાશી ટકા જેટલા માણસો તે પ્રભાણે બાગ મેળવતા હતા. દોઢ વર્ષની અંદર એક ટકા કરતાં પણ ઓછા અંશ જેટલા માણસો જ માત્ર બાગ મેળવી શકતા નહતા.

મજુરીના દરો ઊંચા રાખવાનાં બીજા પરિણામો પણ આવ્યાં.

૫. સ. ૧૯૧૪ માં બ્યારે અમારી પહેલવહેલી યોજના અમલમાં આવી ત્યારે અમારી પાસે ચૌદ હજાર નોકરો હતા, અને એ ચૌદ હજારનો કાફલો કાયમ ગળવાને માટે વાર્ષિક લગભગ ત્રેપન હજારના દરે બીજા માણસો ભાડે રાખવાની અમને જરૂર પડી હતી. ૫. સ. ૧૯૧૫ માં માત્ર ૬૫૦૮ માણસો ભાડે રાખવા પડ્યા હતા. આમાંના મોટા ભાગના માણસો ધંધા વધવાથી રોકવામાં આવ્યા હતા. મજુરીનો જુના વખતનો દર અને હાલમાં અમારી પાસે માણસોનું જે જળ હતું તે બધું ધ્યાનમાં લેતાં અમારે વાર્ષિક લગભગ બે લાખ જેટલા વધારે માણસો ભાડે રાખવા પડ્યા હોત, જે તદ્દન અશક્ય જેવી વાત થઈ પડત. અમારા કારખાનામાં ગમે તે એક કામની પૂરેપૂરી માહિતિ મેળવવાને માટે જોઈતો ઓછામાં ઓછો શિક્ષણનો વખત જોતાં પણ દર મવારે, અગર દર અઠવાડિએ, અગર દર મહિને, અમે નવા માણસોની ભગતી કરી ગઈ નથી; કાગળ, જો કે માણસ બે ત્રણ દિવસમાં અમુક કામ કરવાનું શીખી જાય ખરો, પરંતુ તેના તે કાર્મમાં વધારે સારું ઉત્પન્ન તો તે એક વર્ષના અનુભવ પછી જ દેખાડી શકે. આ પદ્ધતિ રિવકાર્યાથી મજુરીના ઉત્પન્નની બાબત અમને કદી મુશ્કેલીમાં મૂકી શકી નથી. આકડા અમે રાખતા નથી, પરંતુ અમે જાણીએ છીએ ત્યાંમુખી આ ઉત્પન્ન માસિક ત્રણ ટકાથી ૭ ટકાની વચ્ચે થવા જાય છે.

પ્રચલિત પદ્ધતિમાં અમે આ પ્રમાણે કંઈક ફેરફારો કર્યા છે ખરા, પરંતુ નીચેના સિદ્ધાંતથી અમે કદી વેગળા ગયા નથી:—

જો માણસની પાસેથી તેના વખત અને તેની શક્તિનો બરાબર ઉપયોગ કરાવવા માગતા હો તો તેની મહેનત મજુરીના દરો પ્રથમ નક્કી કરો, કે જેથી પછી તેને આર્થિક ચિંતાને બોળે

માથે રહે નહીં. આમ કરવાથી અંતે ઘણો લાભ પ્રાપ્ત થાય છે. સારા દરો, અને ઉપરાંત ઉપર જાણ્યા ગયા પ્રમાણે યોનસ (અક્ષિસ તરીકેનો વધારો), નો લાભ આપ્યા પછી અમારી પાસે જે નફો રહેતો હતો તેથી ૨૫% દેખાઈ આવતું હતું કે મજૂરીના મારા દરો આપવા એ ધંધાને ઉત્તમમાં ઉત્તમ રીતે લાભકારક જ નિવડે છે.

આ અમારી યોનસની પદ્ધતિ સામે ધણી ચર્ચા અને ધણા વાંધાઓ રજૂ કરવામાં આવ્યા હતા. એક પ્રકારના મુરખ્ખીપણાની ભાવના તરફ આ પદ્ધતિ દર્શાવતી હતી. ઉદ્યોગની અંદર આવી મુરખ્ખીપણાની ભાવનાને સ્થાન નથી, જે સુધારાના કામની અંદર નોકરોની અંગત બાબતોની તપાસનો સમાવેશ કરવામાં આવે છે તે હવે જમાના જુનું થઈ ગયું. માણસોને સલાહ અને મદદ, કેટલીક વખત વિશિષ્ટ પ્રકારની મદદની અપેક્ષા રહે છે, અને આ બધું સુધારતાની ખાતર હોયુ જોઈએ. પરંતુ થાપણ અને ભાગીદારીની આ વિસ્તૃત કામચલાઉ યોજના, ઉદ્યોગને નક્કર કરવામાં અને વ્યવસ્થાને બળવત્તર કરવામાં, તેના બાહ્ય પ્રદેશને સ્પર્શ કરતી બીજી કોઈ પણ સમાજિક સુધારાની યોજના કરતાં વધારે ઉપયોગી થઈ પડશે.

સિદ્ધાંતને અળગો કર્યો સિવાય, બદલ્યા સિવાય, પમાગ આપવાની પદ્ધતિ અમે બદલી છે.

## પ્રકરણ ૯ મું.

શા માટે ધંધો હંમેશાં સારોજ હોવો ન જોઈએ ?

માલિકને જિવનનિર્વાહ વર્ષને હિસાબે કરવાનો હોય છે. મોકરોને પણ વર્ષના હિસાબે જ કરવાનો હોય છે. પરંતુ સામાન્ય રીતે તેઓ બન્ને અઠવાડિયાના હિસાબે કામ કરે છે. તેઓને ઘરાકો અગર કામ બની શકે ત્યારે, અને તેટલી કિંમતે, મળી ગઈ છે, મંદીના વખતમાં આ બે કવચિત્ જ મળે છે. ધંધો એ કાં તો મિજબાનીઓ હિસાબવાનો, અગર અપવાસો કરવાનો, મોદો છે, અને હંમેશાં કાં તો સારો અગર ખરાબ, બે જ હોય છે. જો કે એવો વખત તો કદી આવતો નથી કે જ્યારે દરેક જણની પાસે દુનિયાની સામગ્રી વધારા પડતી થઈ જાય છે, જ્યારે દરેક જણ ધણી જ સગવડ અગર ધણું જ સુખ મેળવી શકે છે, છતાં એવો વખત તો જરૂર આવે જ છે કે જ્યારે આખીએ દુનિયાં તેને જોઈતાં જરૂરી માલની બૂબે તરફડતી હોય છે, જ્યારે મરચે ઔદ્યોગિક ક્ષેત્ર કામને માટે તકસી રહેલું હોય છે, અને એ બન્નેને ધનના ઠગણના અંતરાયને લીધે એક બીજાથી વિમુખ રહેવું પડે છે. બનાવટ અને કામ બન્ને, અંદરની તેમ જ બહારની, બાબતો છે. ધીમે ધીમે, પગલે પગલે વધવાને બદલે કુદકે અને બુરકે આપણે આમળ વધીએ છીએ—કોઈ વખત ધણી જ ઝડપે જમએ છીએ, કોઈ વખત તદ્દન અટકી પડ્યા જેવા થઈ રહીએ છીએ. જ્યારે માણસોના ધણા મોટા સમૂહને ખનીદવાની ઇચ્છા થાય છે ત્યારે માલની તંગાશ છે એમ કહેવાય છે. જ્યારે કોઈને પણ ખરીદવાની ઇચ્છા થતી નથી હોતી ત્યારે માલ જોઈએ તે કરતાં વધુ પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન થએલો છે એમ કહેવાય છે. હું જાણું છું કે અમારે માલની હંમેશા તંગાશ જ રહેતી, કદી

માનવું ઉત્પન્ન જોઈએ તે કરતા વધારા પડતું થઈ ગયાનું મારે જાણમાં નથી. અમુક કોષ વખતે અમારી પાસે કદાચ ખોટી જાતનો માવ વધાગ પડતો પડી ગયો હશે, પરંતુ તે કંઈ જોઈએ તે કરતાં વધુ પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન થએલો ન હોઈ શકાય—એ તો માત્ર આંધળું ઉત્પન્ન ગણી શકાય. તેમ જ અમારી પાસે કોષક વખતે કદાચ ઘણા જિંદા બાવના માનનાં મોટા જથ્થો પડ્યો. ગયો હશે, પરંતુ તે જે કંઈ વધાગ પડતો ઉત્પન્ન થએલો માવ હોઈ શકાય નહીં—તે કાંતો ખરાબ રીતની કારખાનાની

મને બિલકુલ કલ્પના આવી શકતી નથી, તેની મને બિલકુલ સમજ પડતી નથી. અલગજ, ગત મહાયુદ્ધ દેશની બધી વ્યવસ્થામાં જનજનરત ગોટાળો કરી મૂક્યો છે. સારીયે દુનિયામાં તેણે તો તે પ્રમાણે કયું છે. વ્યવસ્થા હતી તેના કરતાં જો કેંઈક સારી હોત તો જરૂર એ યુદ્ધ જ થવા પામ્યું ન હોત. પરંતુ યુદ્ધનો એકલાનો દોષ કાઢ્યે આશી શકે એમ નથી. આપણી આર્થિક પદ્ધતિની બધી ખામીઓ એ યુદ્ધ ખુલ્લી કરો. સૌથી વિશેષમાં તેણે દેખાડી આપ્યું કે માત્ર પૈસાના જોર ઉપર આધાર રાખીને અણ્યાયક્ષી ધંધાની બધીએ ધમારતો ઠેલો ડોડળી હોય છે? ધંધાની નિષ્ફળતા માત્ર ખરાબ આર્થિક પદ્ધતિઓના ઉપર આધાર રાખે છે કે કેમ, અમર એ ખરાબ પદ્ધતિઓનું મૂળ માનવીઓના સ્વાર્થમય અને ખોટા ઇરાદામાં રહેલું છે કે કેમ, તે હું જાણતો નથી. પરંતુ આ એક વાત તો હું ચોક્કસ જાણું છું કે પ્રચલિત આર્થિક પદ્ધતિને, જો કે ધમ્મજી દેખાડી નાંખવાનું સાક્રમ તદ્દન અનિચ્છનીય છે, છતાં તેને, કેંઈ નવા સ્વરૂપમાં, અને સેવાના ધોરણ ઉપર, સ્વવાની આવશ્યકતા તો વિશેષ પ્રમાણમાં છે જ. તેમ થવા પછી નધારે સારી આર્થિક પદ્ધતિને અસ્તિત્વમાં આવ્યા સિવાય છુટકો જ નહીં થાય. હાલની પદ્ધતિ એની મેળે નાણુદ થશે, કારણ તેને ટકી રહેવાનું પછી કેંઈપણ કારણ રહેલું જ નહીં હોય. એ ક્રિયા આ રીતે ધીમે ધીમે જ થઈ શકે.

પોતાના ધંધાને સદ્ધર અને સંગીન પાયા ઉપર મૂકવાની તૈયારી દરેક જણે પોતાની મેળે કરવી જોઈએ. એકલા પોતાની મેળે કામ કરવાથી કેંઈ સર્વોં શે સંપૂર્ણ પરિણામો નિષ્પન્નવી શકાતાં નથી, પરંતુ ધીરે ધીરે એ પ્રયત્નનું અનુકરણ કરનારા ઉભા થવાના; અને એ રીતે ખોટી રીતે કુલેલો ફાલેલો ધંધો, અને તદ્દન મંદીનો ધંધો, એ બન્નેને પહેલેથી રોકવા લાયક દરદોની પાયરોમાં મૂકી

દેવાની આશા રાખી શકાય. ધંધો અને તેની આર્થિક વ્યવસ્થાની પુનર્વ્યવસ્થા જે નબળીકર્મમાં અસ્થિત્વમાં આવ્યા વગર રહેવાની નથી તેને લઈને ઉદ્યોગના ક્ષેત્રમાંથી જો કે ઋતુઓને સમુગમી નાણુદ કરી શકાશે નહીં, પરંતુ તેની ખરાબ અસરોને તો તે જરૂર નાણુદ કરી શકશે, તેમજ સમયોસમય આવતી મંદીના વખતોને પણ તે ધણે અંશે અટકાવી શકશે. ખેતી આવા પ્રકારની પુનર્વ્યવસ્થા અનુભવી રહી છે. જ્યારે ઉદ્યોગ અને ખેતી પૂરેપૂરાં વ્યવસ્થિત થઈ જશે ત્યારે તે એક ખીજના પૂરક ધંધા બની રહેશે. તેઓ એક ખીજને વળગેલાજ છે, જુદા રહી શકે એમ નથી. દાખલા તરીકે, અમારો વાસ્તવ ઇન્ડેન્ટ (પ્રવાહ-નિરોધ યંત્ર) જ્યો. શહેરથી અરાહ માર્ગ દ્વારા ગામડામાં અંગે તે ગોઠવ્યો. કારણ કે તેમાં કામ કરતા કામદારો ખેતીનું કામ પણ સાથે સાથે કરી શકે. ખેતી અત્યારે જેટલો વખત માગી સે' છે તેના કરતાં 'તેની અંદર યંત્રોનો વપરાશ થતાં ધણા ઓછા વખતમાં કરી શકાશે. એકલીજ કુદરત ઉપર આધાર રાખીએ તો બી, ઉખેડ અને લણવાના કામને માટે ધણા લાંબા સમય સુધી રાહ જોવી પડે છે: પરંતુ તેની સાથે આપણે મનુષ્ય યત્ન જો ઉમેરવામાં આવે તો તે કામ વધારે જલ્દીથી થઈ શકે એમ હોય છે. એમ કરવાથી સામાન્ય રીતે માનવામાં આવે છે તેના કરતાં ધણા મોટા પ્રમાણમાં ખેડૂત-ઉદ્યોગવાદીઓ તૈયાર થાય, જેઓ શાસ્ત્રિય તેમજ આરોગ્યમય વાતાવરણમાં રહી ખેતી તેમજ તેમનું બીજું કામ ધણી કુશળતાથી કરી શકે એવા થાય.

વખતોવખત આવતા મંદીના સમયો ધણા કટોકટીવાળા થઈ પડે છે, કારણ એટલા બધા વિચાર ક્ષેત્રમાં તે પ્રસરી જાય છે કે તેમને નિયંત્રણમાં લાવવા અસક્ય બને છે. સમગ્ર પ્રમાણમાં પુનર્વ્યવસ્થા ન્યાં સુધી થઈ નથી ત્યાં સુધી તે કાણુમાં આવી શો



હિવા નથી હોતા, પરંતુ ધંધાદારી દરેક માણસ પોતાને માટે કંઈને કંઈ કરી શકે, અને એ રીતે પોતાના ધંધાને લાભ કરવાની સાથે સાથે બીજાને મદદરૂપ પણ થઈ શકે. ફ્રેંડના ઉત્પાદનના કાર્યને સારા અગર નરસા વખતોએ કંઈ અસર કરી નથી. એ આગળ યાજનાના સંલેગોની દરકાર ક્યાં વગર આજ સુધી કામ થયે ગયું છે. માત્ર ઈ. સ. ૧૯૧૭ થી ૧૯૧૯ ની સાલ સુધીમાં બુદની સામગ્રીઓ તૈયાર કરવાના કામમાં અમારું કારખાનું વપરાયું તેટલો સમય એ બધું બંધ રહ્યું. ઈ. સ. ૧૯૧૨-૧૩ નું વર્ષ મંદીનું વર્ષ ગણાયું હતું, જો કે હવે કેટલાક તેને સામાન્યની કક્ષામાં મૂકે છે. પરંતુ અમે તો તે વર્ષમાં પણ અમારૂં વેચાણ બમણું વધાર્યું હતું. ૧૯૧૩-૧૪ નું વર્ષ પણ મંદીનું જ હતું, પરંતુ તે વર્ષમાં એ અમારા વેચાણનું પ્રમાણ લગભગ કે નેટલું વધ્યું હતું. ૧૯૨૦-૨૧નું વર્ષ આખા એ ઇતિહાસમાં વધારેમાં વધારે મંદીના વર્ષ તરીકે નોંધાયું છે. પરંતુ તેવા વર્ષમાં એ અમે સવાઝાખ મોટર ગાડીઓ વેચી હતી; એટલે કે, સામાન્ય ગણાયેલા ૧૯૧૩-૧૪ના વર્ષમાં નેટલી ગાડીઓ વેચી હતી તેના કરતાં પાંચગણી વધારે આ સાલમાં વેચી હતી. આ પ્રમાણે થવામાં ખાસ વિશેષ ભેદ કે બહુ જોડું કંઈ નથી. ગમે તે ધંધાને યોગ્ય રીતે લાભ પાડી શકાય એવા એક મિદાંતને અમાગ ધંધાને લાભ પાડ્યાથી અમે આ પરિણામ નિષ્પન્નવવા બાંધ્યશાળી થયા છીએ.

કોઈ પણ પ્રકારના અપવાદ સિવાય હવે અમારા કારખાનામાં રોજના ૭ ડોઝરનો પગાર એ ઓછામાં ઓછો પગારનો દર ધર્મ ગયો છે. કોઠાને મજૂરીના ઊંચા દરો મળવાથી કામ કરવાની એક પ્રકારની એવી ટેવ પડી ગઈ છે કે બહુ દેખરેખ તેમના કામ ઉપર હવે રાખવાની જરૂર પણ પડતી નથી. પોતાના ઉત્પાદનના કામની અંદર પોતે લાયકાત મેળવે કે તરત જ તેને ઉપર જણાવેલો

ઓછામાં ઓછો દૃષ્ટિ આપવામાં આવે છે. એ લાયકાત મેળવવાનું તેની કામ કરવાની ઇચ્છા ઉપર આધાર રાખે છે. કામના ધોરણ ઉપર જ હંમેશાં અમે ઊંચા કે નીચા દરો આપીએ છીએ, અને અમે માગીએ એવું કામ નોકરો કરે છે એ વાતનો પૂરાવો એ જ છે કે એકંદર કામ કરનારાઓનો સાઠ ટકા જેટલો વર્ગ અમારે ત્યાંના ઓછામાં ઓછા દર કરતાં વધુ દર મેળવે છે.

પ્રથમ, આગાહીના આધાર સ્થંભોનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ. હેરત પમાડે એવા કુદકા જુસકાના અખતરાઓ કરી બતાવ્યાથી પ્રગતિ સાધી શકાઈ છે એવું દેખાડવાનો પ્રયત્ન મિથ્યા છે. પ્રગતિ સાધવામાં દરેક પગથીએ પગથીઆનો હિસાબ હોય છે. વિચારનો અંશ પણ વાપર્યા સિવાય માણસ પ્રગતિ સાધવાની આશા રાખી શકે જ નહીં. આગાહીના સમયનો લાભલે લાભ અપરેઅરો આગાહીનો સમય તો એ જ ગણી શકાય કે જેમાં લોકોનો મોટામાં મોટો ભાગ પોતાને પૂરતાં અન્ન અને વસ્ત્ર મેળવી શકે, અને દરેક રીતે સુખ ચેનમાં રહી શકે, એવી સ્થિતિમાં હોય. આગાહી ફક્ત થાય છે સામાન્ય જનતાના સુખચેન, આરામમાં રહેવાના પ્રમાણ ઉપરથી, નહીં કે માલિકને ખાતે કેટલું નાણું બેંકમાં જમા થએલું છે તે જોવાથી. માલિકનું મુખ્ય કામ આ આરામમાં સાધન-શૂલ થવાનું છે. માલિક તો સમાજના સ્વાધ્યત્ન એક સાધન માત્ર છે. એ પોતે સમાજની સેવા, સમાજના લોકોને ઓછી કિંમતે, પણ સાગમાં સારો ખાન મળે એવી પોતાના ધંધાની વ્યવસ્થા યોજીને, તેમજ પોતાના ધંધાની અંદરના કામ કરનારાઓને વધારે ને વધારે પગાર તેમના કામના ધોરણે આપીને, કરી શકે એમ છે. માલિક, અગર નો કોઈ પણ ધંધાદારી, પોતાનું અસ્તિત્વ આજ રીતે સમાજની અંદર ન્યાયપૂર્વક ટકાવી રાખી શકે એમ છે.

શા માટે ધંધો હંમેશાં સારોજ હોવો ન જોઈએ ? ૨૧૩

આખાદી અને મંદીનાં વારાફરતી આવતાં વર્ષોના સંબંધમાં અર્થશાસ્ત્રીઓના જે કંઈ સિદ્ધાન્તો અને આંકડાઓ હોય તેની સાથે, આપણને કંઈ સંબંધ નથી. માલની કિંમત જે સમયોમાં જાતી રહે તે સમયને તેઓ આખાદીનો સમય ગણે છે. પરંતુ કારખાનાંવાળાઓ પોતાના માલની જે કિંમત રાખે તે ઉપર ખરે-ખરી આખાદીના સમયનો નિર્ણય થઈ શકે નહીં.

મોટા મોટા શબ્દોનું આમથી તેમ સંમિશ્રણ કરવા સાથે પણ આપણને ખાસ નિસ્ખત નથી. લોકોની આવક કરતાં માલની કિંમત જે વધી જતી હોય તો આવકના પ્રમાણમાં કિંમત ઘટાડવી જોઈએ, એવું અમારું મંતવ્ય છે. સાધારણ રીતે ધંધાની શરુઆત થાય છે માલને બનાવવાની ક્રિયાથી. અને ધરાક પાસે તેનો અંત આવે છે. એ ધરાક જો એ માલ ભેવાની ઇચ્છા ધરાવતો ન હોય, અને તે ખરીદ કરવાને તેની પાસે પૈસા ન હોય, તો એ માલના કારખાનાવાળો માલિક ધરાકની ઉપર નિદાનો ટોપશે. ઓરાઢવા તૈયાર થઈ જાય છે, અને કહે છે કે ધંધામાં કંઈ બરકત નથી; અને આ રીતે, ધોડાની આગળ ગાડી આણી દધને, પોતાનો માર્ગ ઉદ્ધિગ્નમને કાપે જાય છે. આ શું તદ્દન અર્થ વગરનું નથી ?

માલિકનું અસ્તિત્વ ધરાકને અર્થ છે, અને ધરાકનું અસ્તિત્વ માલિકને માટે છે. માલિકને જે માલ વેચવાનો હોય તે માલ ભેવા ધરાકની ઇચ્છા ન હોય-કહો કે, ભેવાની તેની શક્તિ ન હોય, તો તેમાં હોય માલિક કે ધરાકનો હોવો જોઈએ ? અગર કોઈનો પણ હોય ન હોય, એમ પણ ન બને ? જો કોઈ પણ દોષિત ન હોય તો માલિકે ધંધો બંધ કરી ચાલ્યા જવું જોઈએ, એ જ નિઃશંક છે.

પરંતુ કયો એવો ધંધો છે કે જે માલિકથી શરુ થઈ ધરાક આગળ અટક્યો હોય ? એ ચક્રનાં પૈડાં ચલાવવાને માટે જે પૈસા

જોઈએ તે ક્યાથી આવે છે? અનન્ય, ઘગક પાસેથી જ અને તેથી કરીને કોઈ પણ ધધાની અદ્ય એ ઘરાકની પસંદગીને અનુરૂપ થવાની શક્તિ ઉપર જ તેની ફત્તેહમદીનો આધાર રહેલો હોય છે માનની જાતથી, અગર તેની કિંમતથી, ઘગકની પસંદગીને અનુરૂપ ધર્મ શકાય છે જિયામા જિંચી જાત, અને ઝોછામા ઝોછી કિંમત-એ પ્રકારની વસ્તુસ્થિતિયા જ, ઘગકને સાગમા સારો સતોપ આપી શકાય છે અને જે માણસ પોતાના ઘગકને જિયામા જિંચી જાતનો માન દનકામા દનકી કિંમતે આપી શકે તે પોતાના ધધામા આગળ વધવાને માટે મર્ગાયદો જ છે, પણો તે ગમે તે વસ્તુનો જનાવનાર હોય. આ પ્રમાણે થવા વગર રહે જ નહીં.

આમ છે તો પછી ધધો માન પ્રમાણમા આવવાની ગત જોઈ, ગમે તેમ ફાફા મારવાની રીત જરૂર? મારી વ્યવસ્થાને અમ નમા મુકીને, વસ્તુની મૂળ કિંમતમા ઘટાડો થાય તે પ્રમાણે કરો ખીન્નગતિના પ્રમાણમા કિંમતને ઘટાડો.

મજુરીના દરોમા ઠાપકુપ ક-વી એ સહેનામા મહેલો, પન્દ અનવ-મા અનરક, ગ્તો છે. તે અમાનુષી પણ છે ધધાના વ્યવસ્થા પકોની નાનાયકીનો જોળે અમ-પ્રિમાગીઓ ઉપર ટોળી પાવવાનો એ ગ્તા છે જે ખરેખરી ગીતે જોવા જઈએ તો ધધાની મદીતુ દરમ પ્રજા લુ તેના સચાનને તેની અદર વધુ પ્રમાણમા પોતાની મગજશક્તિનો ઉપયોગ ક વાતુ આર્જીકન કરે છે-અને ખીજાઓ જ્યા મજુરીના દરોમા ઠાપકુપ કરીને તે પ્રકન્જીને વટાવી જવા પ્રયત્ન કરે હ ત્યા વધારે મારી વ્યવસ્થા-શક્તિ અજમાવી તે પ્રક જની મુલીયનો વગવી જવા તેને ઉત્તજીત કરે છે આવા વખતની અદ્ય, જોન દરેક પ્રયામે કરી જોવા પડવા, પેડેવ વડેના મજુરીના દરોને જ દાદમા પાપી તેની માથે ગમત ક રાનો આ પ્રકન્જીની અદ્ય જે ખરેખરો મુદો મમાયલો છે તેને જોશક વિમગી જવા.

છે. અને જો એ ખરેખરા મુદ્દાને પ્રથમ દ્વાય ધરવામાં આવે તો કદાચ દરોની અંદર કાપકૂપ કરવાની જરૂરિયાત ઊભી ન પશ્ચુ રહે. મારો અંગત અનુભવ તો એ પ્રકારનો છે. તાત્કાલિક વ્યવહારિક બાબત ને સાચવી લેવાની છે તે એ છે કે એ સમવિષમ કરવાની ક્રિયામાં કોઈકને તો અમુક પ્રકારે નુકસાન સહન કરવું જ પડવાનું. અને એ નુકસાન, જેઓની પાસે કંઈક ગુમાવવું પડે તેથી ખાસ સહન કરવું પડે એમ ન થાય એટલું સાધન છે, તેઓ સિવાય બીજો કોણ સહન કરવા તૈયાર થઈ શકે ? ખરી રીતે તો “ નુકસાન સહન કરવું ” એમ કહેવું જ અયોગ્ય અને ગેરસમજુતી ભરેલું છે. કારણ આમાં ખરેખરી રીતે કંઈ જ પશ્ચુ નુકસાન સહન કરવાનું પ્રાપ્ત થતુ નથી. એ તો ભૂતકાળમાં ને વધારે નફો ખાધો હોય તેમાંથી કેટલોક અંશ, ભવિષ્યમાં વધારે મજા તેવા ઉદ્દેશથી, છોટી દેવો-એ સિવાય એમાં બીજુ કંઈ જ નથી. એક નાના ગામમાં એક ઇમારતી લાકડાંના વેપારી સાથે થોડા સમય પૂર્વે હું એક વખત વાત કરતો હતો. તેણે કહ્યું “ મારા માત્રના જથ્થા ઉપર હું દસ હજાર ડોલરની નુકસાની ખમવાની ધારણા રાખી રહ્યો છું. પણ તમે જાણતા જ હસો કે ખરેખરી રીતે એટલા બધા ગુમાવવાના નથી. અમોને હમણાં હમણાં ધણાં નફાકારક વર્ગો આવી ગયાં છે. મારો ધણો ખરો માત્ર મેં જિંમી કિંમતે ખરીદ્યો હતો, પણ તેમાંનો ધણો ખરો ભાગ મેં વેચી પશ્ચુ નાંખ્યો છે અને તેનો નફો મેળવી પશ્ચુ લીધો છે. વળી ને દસ હજાર ડોલર ગુમાવવાની હું વાત કરી રહ્યો છું તે ને ડોલરો મને મજા તો તેની જાતના નથી. તે તો સદાને અંગે મેળવેલા ડોલરો છે, એટલે જો કે મારી નુકસાનીનો આંકડો આમ થવા જાય છે તો ધણો મોટો, પણ વસ્તુતઃ તે એટલો મોટો નથી. આ બધું હોવા છતાં મારા ગામના લોકોને પોતાનાં ઘરો બનાવવાના કામમાં

કોઈ પણ પ્રકારની નાસીપાસી ઊત્પન્ન થાય, કે અંતરાય ઉભો થાય, તે પ્રમાણે હું થવા દેતો નથી. ”

ખરેખર, આ વેપારી ધણો ડાણો કહેવાય. પોતે થોડા નફે રાખીને પણ ધંધાને ચાલુ રાખે છે, અને ઊંચી કિંમત રાખીને, પોતાના માલનો જથ્થો ઉપયોગ વગર વધવા દે, પોતાના સમાજને આગળ વધવાના માર્ગમાં આડો આવતો નથી. એવા પ્રકારનો માણસ ગામને એક આશિર્વાદ સમાન છે. તેનું મગજ વિશુદ્ધ હોય છે. પોતાની આવદાનીનો ક્યાસ કરી સમવિયમનો ઝોસો કંઈ બાજુએ ઢાળવો તે તે વધારે સારી રીતે જાણે છે. તેની દાથ નીચેના માણસોના મજુરીના દરો કાપવા તરફ તેની દૃષ્ટિ કદી નહીં જાય.

એક કિંમતને વળગી રહી તે માત્ર બેસી રહ્યો નહીં—અને કંઈક નવું જીવુ થવાની રાહ જોઈ નહીં. જે મુદ્દો સામાન્ય રીતે જૂલાઈ ગએલો જોવામાં આવે છે તેને તેણે ખરી વખતે અમલમાં મૂક્યો. માલકીપણના દરકની સાથે જ વખતો વખત ટેલેકીક તુકસાની ખમવાની ફરજ પણ વળગેલી હોય છે. અમારે પણ તુકસાની સદન કરવી જ પડી.

જે રીતે બીજાં બધાં વેચાણો ઓછાં ઘણાં તે રીતે અમારાં વેચાણ પણ છેવટે ધટી જ ગયાં. અમે એક લાંબી યાદી તૈયાર કરાવી હતી: અને તે પ્રમાણે સાધનો અને તેના જુદા જુદા ભાગોની પડતર કિંમત ઘણાંમાં રાખી વિચાર કરી જોતાં અમને લાગ્યું કે અમે જે કિંમત બેવા માગતા હતા તેનાથી ઓછી કિંમતે એક પણ ગાડી અમે બનાવી શકીએ એમ હતું જ નહીં. તો પણ બોલોની ખરીદ—સફિન અગર આપણની છત્રા હોય તેના કરતાં તે કિંમત કંઈક વધારે તો પડતી જ હતી. એટલે અમે અમારું મગનર બેવાનું બંધ કર્યું. મમમ ગાદોમાંથી હાં તો

અમારે એક કરોડ સિત્તેર લાખ ડૉલર જેટલી રકમ કાપી નાંખવી રહી, અગર તો બધું કામકાજ બંધ કરી તે કરતાં પણ વધારે નુકસાન ખમવા તૈયાર રહેવું-બીજે એકે પસંદગીનો માર્ગ અમારે માટે રહ્યોજ ન હતો.

ધંધાદારી માણસને હંમેશાં એ જ પસંદગીનો માર્ગ મળેલું કરવો પડે છે. કાં તો હિસાબે જે નુકસાન સહન કરવાનું પ્રાપ્ત થાય, તે સામી છાતીએ ઝીલે, અને કુચ દહમ ચાલુ રાખી ધંધો ચલાવે જાય, અગર ધંધો બધો સમૂળગો બંધ કરી, આજસ અને નિરુદ્ધમીપણાનું વધારાનું નુકસાન સહેવા તત્પર રહે. ધંધો ન કરવાથી જે નુકસાન વેઠવું પડે છે તે સાધારણ રીતે પ્રત્યક્ષ પૈસાના નુકસાન કરતાં વધારે મોટા પ્રમાણનું હોય છે. કારણ આજસમાં વીતાવેલા વખત દરમ્યાન એક પ્રકારનો એવો ભય ઊત્પન્ન થાય છે જે પોતાની મૌલિકતાને હણી લે છે; અને એ રીતે જો ધંધો લાંબો વખત બંધ રાખવામાં આવેલો હોય તો ફરીથી તેને પગભર કરવાનો હિસાહ કે ઉમંગ તેનામાંથી જતો રહેલો જણાય છે.

ધંધો સુધરવાની આશા ગમી રાહ જોયા કરવામાં કંઈ અર્થ નથી. કારખાનાવાળાને પોતાનું કામ જો ખરેખર કરવું જ હોય તો તેણે પોતાને ત્યાંના માલની કિંમત એવી જ ગણવી જોઈએ કે જે લોકો ખુશીથી આપી ખરીદ કરી શકે. સંજોગો ગમે તેવા હશે તો પણ જરૂરિયાતની વસ્તુને માટે લોકો અમુક ચોક્કસ કિંમત તો આપ્યા વગર ગ્રહેવાના જ નથી; એટલે જો ઇચ્છા હોય તો એ કિંમતનો મેળ આપણે ખવરાવી જ શકીએ એમ હોય છે.

માનવી જાતમાં ફેરફાર કરી નાંખવાથી, અગર ખોટી કરકસગની યોજના દાખલ કરવાથી, તે મેળ ખવરાવી શકાશે નહીં. એ રીતે તો કામ કરનાર વિભાગનું જે બળ હશે તેની અંદર હિંમત, અસંતોષતા, ખોલ મેળાશે. એટલે, જાણીએ, સંજોગોથી પણ

તે મેળ તમે ખવરાવી શકવાના નથી. તે મેળ તમે ખવરાવી શકશે માત્ર ઉત્પાદન કાર્યનું જોમ વધારીને જ. આ દૃષ્ટિથી વીચારતાં, ધંધામાં જે કહેવાતી મંદીના વખતો આવે છે તેનો અર્થ માત્ર એ જ સમજવાનો છે કે તેવે વખતે ધંધાદારી સમાજનાં માણસોએ પોતાની મજાજશક્તિનો પૂરેપૂરો અને યથાર્થ ઉપયોગ કરવાનો હોય છે. સેવા નહીં, પણ કિંમત એકલી ઉપર જ પોતાનું સમગ્ર ધ્યાન રાખી એમી મહેનાર વ્યક્તિ એક એવા પ્રકારની ધંધાદારી વ્યક્તિનું દસ્ય આપણી મનુષ્ય જીવ કહે છે કે જે માસીક તરીકેનું પોતાનું અસ્તિત્વ આપણી આગળ ઠાઈ પણ ગીતે વ્યાજબી અને ન્યાયી હાગવી શકતું નથી.

આના આ વિચારને ખીજા શબ્દોમાં ગોઠવીને કહીએ તો કહી શકાય કે ખરી ઉપયોગીતાના કુદન્તી ધોરણ ઉપર જ બધાં વેચાણ થવા નેનકરે. અને એ ખરી ઉપયોગીતાનું કુદરતી ધોરણ વેપાર ધંધાની સીતેમાં વપગએલી માનવશક્તિ ઉપર જ અવલંબે છે. પરંતુ એ સાદી અને સરળ સમજાવવાળું સૂત્ર વેપારની નીતિને અનુકૂળ ગણવામાં નથી આવતું. કારણ તે વધારે પડતું મરળ છે, અને ઠાઈ પણ પ્રકારની આંત્રીધુંટી વગરનું છે. આપણે વેપાર ધંધો એવો હોય છે કે જે મનુષ્યની પ્રવૃત્તિઓમાંથી સૌથી વધારેમાં વધારે પ્રામાણિક પ્રવૃત્તિઓને ઉપયોગમાં લે છે, અને તેને યોગ્ય આત્મિક અને દીર્ઘદૃષ્ટિ દોડાવી શકે એવા માણસોના અમલ નગે મૂકી દે છે. એવા લોકો પત્રી વગી બોરાક અને બીજી સીતેની, ખોટી નીતે ઉત્તરી કરેલી, અજીત, મંદી, જમતને અનુભવગ્રસ્ત છે, અને એ ત્રીને સમાજની અંદર માત્રના માગની ચિંતા ઉપરથીત કંઈ મૂકે છે. એવી એવી ખોટી ઉગ્રગણીઓ યાપ છે અને તેથી જ ખોટી મંદી પણ ઉત્પન્ન થાય છે.

આર્થિક દૃષ્ટિએ, ન્યાય તો દંમેશાં, અને કેટલીક વખત આન-  
જીવનાં પણ, ઠારે જ નાખવામાં આવે છે. તમે બસે કદો કે આર્થિક



સંજોગો મનુષ્ય માત્રને જોવા તે છે તેવા બનાવી મૂકે છે, અગર તમે એમ પણ બહે કહો કે આર્થિક સંજોગો જોવા છે તેવા બનાવી મૂકનાર પણ તે મનુષ્ય જ છે. જો કે ઘણા ખન એવું જ માનતા માણસ પડે છે કે આર્થિક સંજોગોને લઈને જ મનુષ્યો જોવા છે તેવા છે મનુષ્ય માત્રમા સાધારણ રીતે જે દોષો જોવામા આવે છે તેનો મધો ભાર આપણી ઔદ્યોગિક પદ્ધતિ ઉપર તેઓ ઢોળે છે તેમજ એવા પણ કેનાક કહેનારા મળી આવે છે કે મનુષ્ય પોતાના સંજોગોનો પોતે જ કર્તા છે, અને તેથી જો આર્થિક, ઔદ્યોગિક અગર આમાનિક સ્થિતિ તેની ખરાબ હોય તો તે માત્ર માણસ પોતે કેવો છે, કેવો નહીં, તેનું એક પ્રતિબિંબ જ છે આપણી ઔદ્યોગિક પદ્ધતિમા જે કંઈ ખોટું છે તે મનુષ્યના પોતાનામા જે કંઈ ખોટું છે તેનું જ એક પ્રતિબિંબ છે આધુનિક ઔદ્યોગિક કાર્ય પદ્ધતિ-ઓમા જે ભૂલો છે તે કેટલેક અંશે તો જરા ધધાદારીઓની પોતાની ભૂલોને વિન્યૂત રૂપમા પદ્ધતિમા ગોઠવી દેવામા આવેલી ભૂલો જ છે—એવું ૨૫ ટપણે ચિત્રકાવને માટે ઘણા ધધાદારીઓ અચ્ચત્ત છે પરંતુ પોતાના તાત્કાલિક ધધાની વાત ધડીમા જો તેઓ પ્રિયગી જઈ શકશે, અને બધારની તમસ્થ દષ્ટિથી એ મુદ્દાને તપાસી જોશે, તો વણી સહેનાઈથી તે મમજી શકશે, અને એ વડુ સ્થિતિનો સ્વિકાર કરતા અચકાશે નહીં

અન્યત્ર, મનુષ્ય સ્વભાવ જો જરા કંઈ ઓછો દોષવાગો હોય, તો ઓછા દોષવાગી આમાનિક પદ્ધતિ અગ્નિત્વમા આવી શકી હોય અગર મનુષ્ય સ્વભાવ છે તેના કરતા પણ વધારે ખરાબ પ્રગતિ હોય, તો તેવી જ વધારે ખરાબ પ્રકારની મમાજ ઉભી થઈ હોય—જે કે એવી સમાજ હાનના જેટલી લાખી આયુષ્યવાગી ન થઈ હોય. પરંતુ ઘણા જ થોડા એનું માનવાને તૈયાર હશે કે મનુષ્ય અણી એકી દોષવાગી આમાનિક પદ્ધતિનું સજન કરવાને

પ્રવૃત્ત થયો. પ્રચલિત સામાજિક પદ્ધતિના દરેકે દરેક દોષ મનુષ્યની અંદર જે દોષો પ્રવર્તી રહેલા છે તેનું જ માત્ર પ્રતિબિંબ છે, એવું જગ પણ અચકાયા વગર આપણે કદાચ એક વખત સ્વિકારીએ, તો પણ તેનાથી એ સિદ્ધ થતું નથી કે તેણે બધી જોધને, અને સંપૂર્ણ વાકેફગીરીથી, પોતાની એ તુટીઓને વ્યવસ્થિત રૂપમાં ગોઠવી, એવી દોષવાળી સામાજિક પદ્ધતિના સ્વરૂપમાં પ્રચલિત કરી. એવી દોષવાળી સામાજિક પદ્ધતિનાં મૂળ ધણું ખરું તો અજ્ઞાનમાં જ સમાયેલાં હોય છે. ઘણી વખત અગત્યપણું પણ તેમાં પોતાનો ભાગ બજાવે છે.

ઉપરના કથનના સમર્થનમાં આપણી અર્વાચિન ઔદ્યોગિક પદ્ધતિનાં મંડાણ કેવી રીતે મંડાયાં તેનો જ દાખલો લઈએ. તે પદ્ધતિ આગળ ઉપર કેવા સ્વરૂપમાં વિકાસ પામશે તેનો જરા પણ ખ્યાલ શરુઆતમાં ન હતો. પ્રગતિનું જે દરેકે દરેક નવું પગથીયું મંડાતું તેને હર્ષભેર વધાવી લેવામાં આવતું. તે વખતે કોઈને પણ “ મૂડી ” અને “ મમૂરી ” નાં હીતો આવાં વિરોધી દંડમાં ગોઠવાશે એવો સ્વપ્ને પણ ખ્યાલ ન હતો. છતાં પણ જેમ જેમ વિકાસ સધાતો ગયો તેમ તેમ એ પદ્ધતિમાં જે તુટીઓ ગર્ભિત રીતે અસ્તિત્વ ધરાવતી હતી તે બહાર આવતી ગઈ. એક મનુષ્યને માટે તેનો ધંધો એટલા બધા પ્રમાણમાં વિસ્તૃત થતો ગયો કે શરુઆતમાં જેનાં નામ પણ એ બાજુતો ન હતો. એવાં સાધનોની મદદ લેવાની તેને આવશ્યકતા ઉભી થઈ. પરંતુ આ હકીકતથી તેને શોક કે દુઃખ જણાયે થતું ન હતું. ઉલટું તેનો તે આનંદભેર સ્વિકાર કરતો, અને છંતાયે એના સ્વિકારથી એક એવી ચેતન-વિદોષી પદ્ધતિ અસ્તિત્વમાં આવી કે જેની અંદર શ્રમ કરનાર મનુષ્ય એ સમસ્ત પદ્ધતિના એક અંગ સમાન માત્ર બની રહ્યો. જો કે આ પ્રમાણે આ સમગ્ર પદ્ધતિમાંથી મનુષ્યનાત્વ ધોમે ધોમે

ઓસરતું ગયું છે તે, તે પ્રમાણે ઓસરતું જશે, એવો પહેલેથી તેના સંશોધકને કંઈ ખ્યાલ ન હતો. એ માત્ર એની મેળે કુદરતી રીતે એ પ્રમાણે થતું ગયું. પહેલાંની આખીએ પદ્ધતિમાં એ ગર્ભિત રીતે અસ્તિત્વ ધરાવતું હતું. પરંતુ કોઈ તેને જોઈ શક્યું ન હતું, તેમ જ તેને વિશે કોઈ બવિષ્ય પણ બાપી શક્યું ન હતું.

ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રમાં પ્રધાનપદે ને વિચાર સંચરી રહેલો છે તેનો દાખલો હોય. તે શું છે? માત્ર પૈસા જ મેળવવો એ ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રનો પ્રધાન વિચાર નથી. 'ખરેખરે અને સત્ય વિચાર તો એ છે કે તેનાથી કંઈ સેવાભાવનાના વિચારોના અંકુરોનો આવિર્ભાવ થઈ શકે, જેટલા મનુષ્યોને જેટલી જરૂર છે તેટલા દુનિયા મનુષ્યોથી તેની ઉપયોગીતામાં ફાળો આપી શકાય.

ઉત્પાદન કરવું, પૂરકળ પ્રમાણમાં ઉત્પાદન કરવું; ઉત્પાદનના કાર્યને કોઈ એકાદી કલાના કાર્યમાં પરિણમાવે એવી પદ્ધતિનું સંજન કરવું; ઉત્પાદનને એવા મજબૂત પાયા ઉપર લાવી મૂકવું કે જેથી વધારે ને વધારે દુકાનો અને કારખાનાંઓ બંધાએ જાય, અને ધંધાનો વધારે ને વધારે ખડેખા પ્રમાણમાં વિસ્તાર થતો જાય, અને અત્યારે છે તેના કરતાં દુનિયા બીજી ઉપયોગી ચીજો બનાવવામાં આવે—ખરી રીતે તો આ જ વિચાર ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રમાં પ્રધાનપદે ભોગવતો વિચાર કહી શકાય. આ વિચારનો નિગેધ કરવો એટલે પ્રામાણિક મહેનત અને શ્રમને બદલે માત્ર સંટોરીયા વૃત્તિમાંથી નફો ઉઠા કરવાની વૃત્તિ સેવવી, એ જ. ધંધો એ એક આપ સે, જિવવા જિવાડવાનો, મહાન અને અપ્રતિમ જિવનનો અખતરો છે. બિન બિન બજો અને બિન બિન હિતોનાં સદકાનું તે એક વિશાળ ક્ષેત્ર છે.

સેવાના સિદ્ધાંતોનો સ્વિકાર મમે તેવા ખરાબ ધંધાને પણ મુધાર્યા સિવાય ગ્હેનાર નથી.

હવે આ સેવા અને આર્થિક લાભાવાબના સિદ્ધાંતોનો વ્યવહારમાં કેવી રીતે ઉપયોગ કરવાનો છે તેના વિચારો તરફ આપણે વળીએ.

## પ્રકરણ ૧૦ મું.

### માલ સાંચો કેવી રીતે બનાવી શકાય ?

માનની કિંમત જો ઓઝી હશે તો ગમે તેવા મંજોગોની અદ્દ પણ તેને ખરીદનારા મળી આવ્યા વગર રહેશે જ નહીં, એ વાતની કોઈથી ના પાડી શકાય એમ નથી. ધધાના મૂળભૂત તત્ત્વોમાનુ આ એક સાદામા સાદુ મૂળભૂત તત્ત્વ છે. કેટલીક વખત કાચો માન, તેની કિંમત ગમે તેટલી હનકો હોય છે ત્તા, બરોબર પ્રમાણમા વેચાતો જણાતો નથી. ગયે વર્ષે જ આ પ્રમાણેની વસ્તુચિતિ હતી, પંતુ તેનું કાનુ એ હતું કે કાનખાનાવાગાઓ અને તેનું વેચાણ વરનાગઓ પહેલા જે જાચી કિંમતનો માન બગે ગખવામાં આવ્યો હતો તેનો નિકાન કરી દેવાના કામમાં પડ્યા હતા નવા માનના નિકાનનો વિચાર તેઓ કરતા ન હતા. જાનગ ગિધર ધર્મ, ગના હતાં માનથી તગ્બોગ થએના ન હતાં. માનથી તગ્બોગ ધર્મ ગએનુ જાનગ સારે ગજી શકાય કે જ્યારે ખરીદનાગની ખરીદચિતિ કરના માનની કિંમત વધારે હોય એવા પ્રકારની વસ્તુચિતિ ઉભી થઈ હોય

અથોગ્ય પ્રકારની વધારે જાચી કિંમત ધધાની અરિધગનાની નિવાની મૂચવે છે, કારણ જ્યારે અમાધાનુ સંજોગો હોય ત્યારે જ તે પ્રમાણે થવા પામે છે જેવી રીતે સાગ અને તકુગત માણુમનું શાનિગિ દવામાન નિયત અને દમેશ એક મગ્નું જ નગમગ હોય છે, તેવી રીતે સાગ અને તકુગત ગણાતા જાનમા કિંમતો દમેશાં એકમગ્ના અને નિયત જેવી જ રહે છે. માનની અછતની ખમગ પડતાં વેપારીઓ જે મદા ઉપર ચડી જવાની રૂચિ ગમે કે તેને તેને લઈને કિંમતોમા ઉછાગો વાગે છે. દરેક પ્રકારના માનની ને કે

ઈ અછત નથી હોતી, પરંતુ થોડાક મહત્વના ગણાતા માણની કંઈક અછત હોય છે. કોક વખત કદાચ એકાદ જ એવા મહત્વના માણની અછત હોય છે, એટલે વેપારીઓ તેના ઉપર કલ્પનાના થોડા દોડાવી સદો કરવા પ્રેરાય છે. અથવા તો કદાચ એમ પણ બને છે કે માણની અછત ખરી રીતે કંઈ હોતી જ નથી, છતાં ચક્ષુ અગર જમીનગિરિઓમાં કંઈક ઉછાળો આવવાથી ખરીદશક્તિ જાણે કપાટાબંધ વધતી હોય એવો ભાસ થાય છે, અને તેના ઉપરથી સદો કરવાની તક પણ વેપારીઓને મળે છે. લઢાઈના વખતમાં જે પ્રમાણે બને છે તે પ્રમાણે કાં તો ખરેખરી રીતે માણની અછત અને ચક્ષુના ભાવનો ઉછાળો એ બન્નેનો સમન્વય સધાય છે. પરંતુ જોયા ભાવોનું કારણ, અને તેને લાવી મૂકવાના સંજોગો, ગમે તે પ્રકારના હોય, તો પણ આ એક વાત નિહાન સિદ્ધ છે કે માણસો એમ માને છે કે માણની અછત આગળ ઉપર થવાની છે એવા બવિખ્યના વિચારને બળે તેઓ ભાવોમાં ઉછાળો લાવી મૂકે છે. તેમને જરૂરિયાત હોય તેના કરતાં ઘણા વધારે પ્રમાણમાં પોતાનાં ગુજરાનનાં સાધનનો તેઓ સંધરો કરી લે છે, કેમકે પાછળથી તેઓને હેરાન થવું પડે નહીં, અગર તો પાછળથી ધણે નફો મેળવવાની લાલસાથી, માત્ર પુષ્કળ પ્રમાણમાં ખરીદ કરી રાખે છે. લઢાઈના સમયની માણની અછતોમાંની લગભગ બધી જ અછતો, સદા વૃત્તિને લાંબી, અગર જરૂરિયાત કરતાં વધારે પ્રમાણમાં માત્ર ખરીદ કરી લેવાની વૃત્તિને લાંબી, ઉદ્ભવવા પામી હતી.

કોઈ પણ ચીજની ગમે તેટલી અછત હોય એમ ધારીએ, અગર તો તે ચીજનો દરેકે દરેક ભાગ સરકારના હસ્તક કૉન્ટ્રોલ (નિયંત્ર) માં ગયો હોય, તો પણ જે ખરીદનાર માણસ તેની પૂરેપૂરી કિંમત આપવાને ખૂશી હોય તે તે ચીજ, ગમે તેટલા

પ્રમાણમાં નોંધતી હોય તેટલા પ્રમાણમાં, મેળવી શકે છે. કોઈ પણ માણસો જ્યોત્સના સારીયે પ્રગ્નને માટે પૂરતો છે કે નહીં એવું ચોક્કસપણે કોઈ જ જાણતું નથી હોતું. આ જાગૃતમાં જે કંઈ આંકડાઓ બહાર પાડવામાં આવે છે તે માત્ર અનુમાનથી જ ગણેલા હોય છે. સમસ્ત દુનિયાની અંદર કોઈ પણ માણસો જ્યોત્સના દેવો, દેવો નહીં, તેના અંદાજો, ઉપર કલા તે કરતાં પણ, વિસ્તૃત હોય છે. અમુક દિવસે, અગર અમુક માસની અંદર, માણસો અમુક જ્યોત્સના ઉત્પન્ન થાય છે, એવું જાણવાનો દાવો આપણે કદાચ કરી શકીએ, પરંતુ જીને દિવસે, અગર જીન માસની અંદર, તેવું ઉત્પન્ન કેટલું થશે, કેટલું નહીં, તે પહેલાં ઉપરથી કહી શકાતું નથી. એ જ રીતે માણસની વપરાશ સંબંધમાં તકીક્ત છે. અને તેથી કરીને જ સામાજિક જીવનમાં આદર્શ ચિત્રો દારનારા, અને સ્વપ્નાં મેવનારા, સમાજવાદીઓ અને કૌમ્યુનીસ્ટોના માર્ગમાં અંતગાથો ખડા થાય છે.

માણસની જાત અને કિંમત ઉપર તેના સારાએ વપરાશનો આધાર રહે છે, અને કોઈને એ ખબર હોતી નથી કે ભવિષ્યમાં તે માણસો અમુક ચોક્કસ પ્રમાણમાં જ વપરાશ થશે, કારણ જ્યારે જ્યારે તે માણસની કિંમત ઓછી થતી જાય છે ત્યારે ત્યારે ખરીદ-શક્તિનો એક નવો તબક્કો ઉપડતો જ જાય છે. દરેક જાણ આ વાત માની પેટે જાણે છે અને સમજે છે, છતાં પોતાના વર્તનમાં મૂકવાનું તે અવગણતો હોય છે. જ્યારે કોઈ એકાદ વખારવાળો ખેડી કિંમતે માત્ર સર્ધ મંપરે છે, અને પછી જુએ છે કે તે માત્ર તે કિંમતે ખપતો નથી, ત્યારે ધીમે ધીમે કિંમતની અંદર એટલો પડાડો કરતો જાય છે કે પછી તે માત્ર ખપવા માંડે છે. જો તે કાલો દોષ નો વારંપડોએ કિંમતની અંદર કાપકાપ કરીને, પોતાના પગોની અંદર, વપારે ને વપારે ઓછી કિંમતે તે ખાપ ખો, એવી

વૃત્તિ ઉત્પન્ન થવા પામે, તેને ઉત્તેજન આપવા કરતાં એક સામ્રાટો મોટો જ કાપ એક વખત કિંમતમાં તે મૂકી દે, અને ગમે તેમ કરીને પોતાની વખાગમાંથી તે આવડે ખસતો કરે છે સામાન્ય રીતે દરેક જથ્થા એવી આશાને સેવતો હોય છે કે જોટ પછી એવો સારો નફો મળશે કે જે જોટને પહોંચી વળશે, પરંતુ ઘણું ખરું આ આશા બમળનક અને વ્યર્થ જ નીવડે છે જે નફામાંથી જોટને પૂરી કરવાની હોય છે તે વેપારની મદીની સ્થિતિ પહેલાંના સમયની અંદર તેની જે સ્થિતિ હતી તેમાંથી મેળવેલો નફો તે છે, છતાં પણ એક એવી મજબૂત માન્યતા પ્રચર પામેલી જોવામાં આવે છે કે વેપાર એટલે નફો અને જોટની પરપરાની આજ્ઞા, અને મારો વેપાર એટલે એવો વેપાર કે જેની અંદર જોટ કરતાં નફાનું પાંચ વધુ હોય તે તેને લીધે કેટલાક માણસો એવી દલીલ કરે છે કે વેચાણની સારામાં સારી કિંમત એ જ કે જે માલની જાગ્યામાં જાગ્યા કિંમત આપણને મેળવી આવે એને જ વેપારની સારામાં સારી નીતિ માનવામાં આવે છે પરંતુ ખરી રીતે તે તેમ છે એ એક પ્રશ્ન છે અમને તો એ મારામાં સારી નીતિ હોવાનું કદી જણાયું નથી.

સાધને ખરીદ કરતી વખતે અમને હંમેશાં એવું જણાયું છે કે તાત્કાલિક જરૂરિયાતો કરતા વધારે સાવનો ખરદ કરવાનું ઉપયોગી થઈ પડતું નથી માલ લાવ લઈ જા કરવાના સાધનની સ્થિતિ અસ્તિત્વમાં હોય તેનો વિચાર કર્યા પછી જ ઉત્પાદનની યોજનાને મધ્ય બેસે અને તેને માત્ર તદ્દન પૂરતા જ પ્રમાણમાં થઈ રહે તેટલું જ અમે ખરીદ કરીએ છીએ એ એ લાવ-લઈ જા કરવાના સાધનની વ્યવસ્થા સંપૂર્ણ હોય, અને જોઈએ તો માલની અવક નિયમિત રીતે અને કોઈ પણ પ્રકારની અગવડતા વગર આવવાની ખાત્રી રહેતી હોય તો પછી નકામો માલનો જથ્થો સધરી

રાખવો પડે એટલો બધો માલ લઈ જવાની કશી જ જરૂર રહેતી નથી. કાચા માલથી ભરેલી માડીઓ, ગોઠવી રાખેલા કૃમ પ્રમાણે, અને થોજી રાખેલા અનુક્રમ અને સંખ્યા પ્રમાણે, આવ્યે જાય છે, અને ઉત્પાદનના કાર્યના ઉપયોગમાં લેવાયે જાય છે, એ રીતે કેટલાયે પૈસાનો બચાવ થાય છે. જો આ માલ લાવ-લઈ જા કરવાના સાધનની વ્યવસ્થા જોઈએ તેવી ન હોય, અને ખરાબ હોય, તો વેપારીએ વધારે મોટા જથ્થામાં માલનો સંધરો કરી રાખવો પડે છે, પરંતુ અમે તો ધણી વખત અગાઉ શીખ્યા હતા કે સદા માટે પણ પહેલેથી માલ ખરીદ કરી રાખવાની નીતિ કદી અખત્યાર કરવી નહીં. કિંમત જ્યારે જીએ ચડતી હોય ત્યારે, તેમ થવા મળે તેના ધણી વખત પહેલાંથી, માલ ખરીદ કરી રાખવાની દીર્ઘદષ્ટિ બતાવવી, અને તેજીના વખતમાં જન્મ અને તેમ એહો જ માલ ખરીદ કરવો પડે એવી વ્યવસ્થા રાખવી, એવું નામ સારો વેપાર ક્યો કહેવાય. જો તમે પાઉન્ડના દસ સેન્ટના ભાવે માલ ખરીદો હોય, અને તે જ ગાલનો પાછળથી પાઉન્ડના વીસ સેન્ટનો ભાવ થયો હોય, તો જે વેપારીને આ પાછળના વીસ સેન્ટના ભાવે માલ ખરીદ કરવો પડે તેના કરતાં તમે વધારે ફાયદો જરૂર મેળવવાના જ, અને તેના ઉપર સરસાઈ પણ જરૂર ભોગવવાના જ, એ વસ્તુસ્થિતિ સાબિત કરી આપવાને માટે લાંબી દલીલોની કંઈ જરૂર જ નથી. પણ અમને જણાયું છે કે આ પ્રમાણે દીર્ઘદષ્ટિ વાપરી પહેલેથી માલ ખરીદ કરી રાખવો હંમેશાં સૌને પરવડે એવું નથી બનતું. એ તો અટકળો અને અનુમાનોની હરીફાઈમાં પ્રવેશ કરવા જેવું થાય છે, એ કંઈ સીધે બ્યાપાર ક્યો કહેવાય નહિ. અમે ધણી ઠાળજીપૂર્વક આંકડાની મદાયથી ગળી રાખ્યું છે કે જરૂરિયાત હોય તેના કરતાં વધુ પ્રમાણમાં પહેલેથી ખરીદ કરી લેવાની નીતિ લાંબા મમ્મયે પરવડે એવી



અનતી જ નથી-એકાદે ખરીદીનો નફો ખીજી ખરીદીની ખોટ સાથે સરભર થશે, અને આખરે, એકંદરે જોવા જઈશું, તો ખરેખર કોઈ પણ પ્રકારના લાભ વગર માત્ર મહેનત અને મુશ્કેલીઓ જ આપણે વધારે વેઠેલી હશે. અને તેથી અમે જ્યારે અમારે ખરીદી કરવી હોય છે ત્યારે માલનો જે જથ્થો અમારે જોઈતો હોય તે મારામાં સારી કિંમતે મેળવી શકીએ છીએ. કિંમત જાતી હોય તો અમે આજો માલ ખરીદ કરતા નથી, કે કિંમત ઓછી હોય તો અમે વધારે માલ ખરીદ કરતા નથી. જરૂરિયાત કરતાં વધારેના સંબંધમાં બંને બાજુથી અનુમાનો અને અટકોનો આધીન રહીને કામ કરવાનું અમે ગ્રહેવા જ દબાવે છીએ. પરંતુ આવા દંડ નિર્ણય ઉપર આવતાં અમને ઘણો મમય લાગ્યો હતો. આખરે તો ગમે તે વેપારીને આ સદ્ગુણિ પાપમાલ ક્યાં વગર ગ્રહેતી જ નથી. આ મુશ્કેલીમાંથી ઉગરવાનો એક જ રસ્તો છે, અને તે એ કે જેટલું જોઈએ તેટલું જ ખરીદ કરવું-વધારે નહીં, તેમ ઓછું પણ નહીં. એ માર્ગ વેપારીને વેપારના એક ભયમાંથી તો અવશ્ય મુક્ત કરે જ છે.

આ ખરીદીનો અનુભવ ઘણા લ બાજુથી આલેખવામાં આવ્યો છે, કારણ કે તે અમારી વેચાણની નીતિની જરૂર સમજીત આપે છે. નીચેના કોઠો તે નીતિનો પૂરાવો પૂરો પાડે છે, અને એ વાત, દરેક વર્ષ દરમ્યાન ગાડીઓનું ઉત્પાદન, અને દરેકની કિંમત, એ બંને સાથે મુજાબતો કરી જોતાં સારા ચેકે સમગ્ર તોમ છે.—

વર્ષ	કિંમત	ઉત્પાદન સંખ્યા
૧૯૦૯-૧૦	૯૫૦ ડૉલર	૧૮૬૬૪ ગાડીઓ
૧૯૧૦-૧૧	૭૮૦ "	૩૪૫૨૮ "
૧૯૧૧-૧૨	૬૯૦ "	૭૮૪૪૦ "
૧૯૧૨-૧૩	૬૦૦ "	૧૬૮૨૨૦ "

૧૯૧૩-૧૪	૫૫૦ ડૉલર	૨૪૮૩૦૭ ગાડીએ.
૧૯૧૪-૧૫	૪૯૦ " "	૩૦૮૨૧૩ "
૧૯૧૫-૧૬	૪૪૦ " "	૫૩૩૯૨૧ "
૧૯૧૬-૧૭	૩૬૦ " "	૭૮૫૪૩૨ "
૧૯૧૭-૧૮	૪૫૦ " "	૭૦૬૫૮૪ "
૧૯૧૮-૧૯	૫૨૫ " "	૫૩૩૭૦૬ "

( ઉપરનાં છેલ્લા બે વર્ષોં મુદ્દનાં વર્ષોં હતાં અને એ મુદ્દનાં અગતા કામમાં કારખાનું કામ કરવું હતું. )

૧૯૧૯-૨૦	૫૭૫ થી ૪૪૦ ડૉલર	૯૯૬૬૬૦ ગાડીએ.
૧૯૨૦-૨૧	૪૪૦ થી ૩૫૫ " "	૧૨૫૦૦૦૦ ,

૧૯૨૧ ની સાલની જીંચી કિંમતો, તે વખતની આર્થિક ઉથલપાથલોમાં, ખરેખરી રીતે જીંચી નહોતી. આ પુસ્તક જે વખતે લખાઈ રહ્યું છે તે વખતે કિંમત ૪૯૭ ડૉલર છે આ કિંમતો, દેખાય છે તેના કરતાં, વચ્ચેની નીચી જ ગણાય, કારણ માલની ભાવ અને મુલ્યની અંદર અમે ધીરે ધીરે અને મજબૂત સુધારાઓ કરતા જ ગયા છીએ દરેક ગાડીનો અમે અભ્યાસ પણ કરીએ છીએ, અને એનો ખાસ તપાસ કરીએ છીએ કે એની અંદર કયા એવા વિભાગો છે જેનો વિકાસ કરી શકાય અને બરોબર કામમાં લઈ શકાય. અમારી પાસે હોય તેના કરતાં બીજા કોઈની પાસે પણ વધારે મારો માન હોય તો અમે તેને જાણી લેવાની ઇતેની ધરાવીએ છીએ, અને એ કારણને લઈને દરેક નવી ગાડી, જે બનીને બહાર પડે છે, તેમાંની અંકેક, અમે ખરીદ કરી લઈએ છીએ. સાધારણ રીતે ગાડીને થોડીકવાર વાપરી જોવામાં આવે છે, ૨૨તાની ઠસોડીમાંથી પસાર કરી જોવામાં આવે છે, પણ તેને વિખેરી નાખવામાં આવે છે, અને તેનો દરેક ભાગ શેનો અને કેવી રીતે

પતેલો છે તે અભ્યાસપૂર્વક તપાસી જવામાં આવે છે. ડીઅર મૅનની આબુબાબુ દુનિયા ઉપરની દરેક નવી બનાવટની ગાડી-ઓમાંની એકેક ગાડી તો પથરાયેલી તમે જરૂર જોશો જ. જ્યારે જ્યારે અમે કોઈ નવી ગાડી ખરીદીએ છીએ ત્યારે ત્યારે તે વાત વર્તમાનપત્રમાં પ્રસિદ્ધ થાય છે, અને કોઈક કોઈક તો એવી સમા-લોચના પણ, ટીકા રૂપે, કરે છે કે ફોર્ડ પોતાની ફોર્ડ-ગાડી તો વાપરતા જ નથી. ગયે વર્ષે અમે ઈંગ્લાંડની અંદર સારામાં સારી ગણાતી મોટી લેન્ચેસ્ટર ગાડી ખરીદી હતી, એ ગાડી અમારા લૅંગ આયમેન્ડ ઉપરના કારખાનામાં ધણા મહીના સુધી પડી રહી, અને પછી તેને ડેટ્રોઇટ હંકારી જવાનો નિશ્ચય કર્યો. અમારામાંના બીજા પણ ધણા અમારી સાથે હતા, અને લેન્ચેસ્ટર, પેકાર્ડ, ફોર્ડ, અને બીજા એ એક બનાવટની ગાડીઓનું લંગર પણ અમારી સાથે જ હતું. ન્યુ યૉર્કના એક શહેરમાં યમને હું લેન્ચેસ્ટર ગાડીમાં બેસીને પસાર થતો હતો ત્યાં વર્તમાનપત્રોના ફેટલાયે ખજરપત્રીઓએ મને ઘેરી લીધો, અને શા માટે હું મારી પોતાની બનાવટની ફોર્ડ ગાડીમાં હંકારી જતો નહીં હતો તેને માટે પૂછાપૂછ કરી મૂકી. મે જવાબ આપ્યો, “ ઠીક જાણ, તેનું કારણ આ છે કે હું હમણાં રમ્મ મોગવી રહ્યો છું. મારે એવી ખાસ કંઈ ઉતાવળ નથી. ઘેર ત્યારે પહોંચાશે ત્યારે ખરું, એની કંઈ શીકર નથી. ફોર્ડ ગાડીમાં હું નથી એકા તેનું કારણ એ જ છે. ”

કિંમતમાં ઘટાડો કરવો, કામ આપવાની શક્તિનો વિસ્તાર કરવો, અને વસ્તુમાં સુધારો કરવો—એજ અમારી નીતિ છે. તમે જોશો કે કિંમતના ઘટાડાનો પ્રશ્ન અમારે ત્યાં હંમેશાં મોખરે જ રહે છે. કોઈ પણ કિંમતને કાયમની અમે કદી ગણી જ નથી. અને તેથી કરીને અમે પ્રથમ એટલી દદ સુધી કિંમતમાં ઘટાડો કરીએ છીએ કે જેને પરિણામે માલનું વેચાણ વધતા પ્રમાણમાં થાય.

ત્યારબાદ અમે આગળ ધપીએ છાએ, અને કિંમત નક્કી કરવા પ્રયામ કરીએ છીએ. મૂળ ખર્ચ ખુટણની વિગતોની માયાકૂટમા અમે પડતા નથી. નવી જે કિંમત અકાય છે તે મૂળ ખર્ચ ખુટણના આંકડાને નીચેને નીચે જ લાઇ જાય છે. આને બદલે વધારે સામાન્ય રીત એ છે કે પ્રથમ ખર્ચ ખુટણનો આંકડો ગણવામા આવે છે, અને તેના ઉપરથી કિંમત નક્કી કરવામા આવે છે. જો કે સંકુચિત અર્થમા તે પદ્ધતિ કદાચ શાસ્ત્રિય ગણાતી હશે, પરંતુ બહોળા અર્થમા તો તેને શાસ્ત્રિય લાગ્યે જ કહી શકાય-કારણ, મૂળ ખર્ચ ખુટણનો આંકડો જાણવાથી જો એમ જ નક્કી થવું હોય કે સાધારણ રીતે પોસાય, અને બજારમા વધારે પ્રમાણમા વેચાણ થાય, એવી કિંમતે તે વસ્તુ તમે બનાવી શકવાના જ નથી, તો પછી તેવો આંકડો પહેલેથી જાણવાનો શો અર્થ? આના કગતા વધારે મુદ્દાસર હકીકત તો એ છે કે, કદાચ કોઇ યએલા મૂળ ખર્ચ ખુટણનો આંકડો નક્કી ગણી કાઢે ખરો, પણ ભવિષ્યમા એ આંકડો કેટલો થવો જોઇએ કેટલો નહીં તેની ચોક્કસ ગણતરી તો તે કાઢી જ ની રીતે શકે? એ કંઇ જાણી શકાય જ નહીં છતાંપે આ જાણવાની એક રીત છે, અને તે એ કે, કિંમત એટલી સસ્તી ગણવા કે જેથી કરીને દરેક જણ પોતાને જોઇએ તેટલા પૂરતા પ્રમાણમા એ માલ ખરીદવાને ઉત્સાહ ધરાવે—અને સસ્તી કિંમતને લીધે દરેક જણ નફો મેળવી લેવાના ઇરાદાથી વધારે જ ખરીદી કરે છે.

મજુરીના દરો જો આ રાખવાને લીધે સારે નફાને મૂળ ખર્ચ ખુટણને આંકડો નીચે જાય છે, કારણ કે મજુરો એને લીધે બદારની બીજી ઉપાધીઓમાથી મુક્ત રહેતા હોવાથી દામ અપવામા ધીરે ધીરે વધારે નિપુણ થતા જાય છે જ્યારે દિવસના આઠ કલાક પ્રમાણે દામ ઠગવું હતું, ત્યારે રોજના પાંચ ડૉલરની મજુરીને

દર બિત્તમમાં બિત્તમ હતો, કાગળ તેનાથી મૂળ ખર્ચને આંકડો ઓછો થતો હતો, એ પાચ ડૉલર કરતા વધી રાજના છ' ડૉલરની મજુરીનો દર વધારે સગ્તો પડે છે પણ હવે આ પ્રમાણ ક્યાં જમને અટકશે તે અમે નક્કી કરી શકતા નથી

અમે આ રીતે જે કિંમત નક્કી કરી હોય છે તે કિંમતે હમેશા નફા જ મેળવ્યો છે, અને જેવી રીતે મજુરીના દર વધતે વધતે ટેલા ઊંચા રાખવા પડશે તે અમે જાણતા નથી તેવી જ રીતે કિંમતમાં કેટની હદ સુધી ઘટાડે કરવો પડશે તે પણ અમે જાણતા નથી, ખરી રીતે તો એ માનવની માથાકૂટમાં પડવાનો જ કષ્ટ અર્થ નથી

ધણા ખરા કામેને માટે યતની મહાવતાવાળો મનુષ્ય તેની મહાવતા વગરના નુબ્ધ કરતા, વધારે મારો થઈ પડે છે અમુક જાતનો માલ ઉત્પન્ન કરવાનું, અને બનાવટની અમુક પદ્ધતિથી તે બનાવવાનું, નક્કી કરીને અમે એવા પ્રકારનું યત્ર બનાવવાને શક્તિ-માન થઈએ છીએ કે જે માનવ હરતોન શક્તિને અનેકગણા પ્રમાણમાં વધારી દે છે, અને તેથી તેવા માણસને અમે સેવાનો મોટો દિરમો બોગવવા દઈએ છીએ મતનન કે તેને આમ માવારણ રીતે મળતા હોય તેના કગ્તા સુખ મગવડનો વધારે મોટો ભાગીદાર બનવાનો દક્ક પ્રાપ્ત કરવા આપીએ છીએ

આ મિર્હાતને ખ્યાલમાં રાખીને, બિનજરૂર બચ સામે અમે આંકડા ઉદ્દેશ સાથે મોરચા માડી વકીએ છીએ અમારી મરચામાં જે કંઈ મેજ પણ ઉપયોગ વિાનું હોય છ તેને અમે સ્થાન આપવા ઇચ્છતા જ નથી અમારી ક્ષેત્રની શાદગીરીના સમારકો તરીકે મહાન અને ભવ્ય મકાનો ઉભા કરવામાં અમે બહુ માનતા જ નથી એમાં રોકેલી થાપણ ઉપગન વ્યાજ અને જે જે

મોભા પ્રમાણે, ચાલુ રાખવામાં થતું ખર્ચ, એ માત્ર જે માલ ઉત્પન્ન થાય છે તેના મૂળ ખર્ચની અંદર નકામો જ વધારો કરનાર થઈ પડે છે-એટલે આ રીતેનાં સમારકો ચિન્હો તેની મરણશ્યાનાં સમારકો ગની રહે છે. વહીવટી કામકાજને માટે એકાદ મોટું મહાન કદાચ જરૂરનું મણી સકાય, પરંતુ મને તો એમાં એવો જ વહેમ રહે છે કે એ ખુબ વહીવટી કામકાજના અતિરેકનું જ કારણ હોય છે. અમને કોઈ દિવસ આવા અત્યંત વિસ્તૃત પ્રકારના વહીવટી કામકાજની જરૂર જણાઈ નથી, અને અમે તો અમે ઉત્પન્ન કરેલા માલના ગુણની જાહેરાતથી, નહીં કે તે માલ અમે કેવી જામ્ય મહેલાતોમાં અને મહાનોમાં ઉત્પન્ન કરીએ છીએ તેની જાહેરાતથી, બહાર પ્રસિદ્ધિમાં આવવાનું વધારે પસંદ કરીએ છીએ.

અમુક ધોગજીને ખ્યાનમાં રાખીને કામ કરવાની પદ્ધતિ ધરાવતી આર્થિક બચતમાં ઘણો વધારો કરે છે, અને માલ ઉત્પન્ન કરનારના નફામાં એટલી તો મોટી રકમને મેળવી આપે છે કે એ વધારાના પૈસાનું શું કરવું તે પશુ તે જાણે જ જાણે છે. પરંતુ તેનો પ્રયત્ન પ્રામાણિક, શ્રમ પૂર્વકનો અને નિડર હોવો જોઈએ.

આમ 'સ્ટેન્ડાર્ડાઇઝેશન' ( એક ધોરણ કરાવવું તે ) એ આ કિવાનું ઉલ્લું પગથીજ છે. માલને વાપરનારથી આપણે શરૂઆત કરીએ છીએ, તેને પસંદ પડતી, મારફત આવતી જાત દારા પાછા જઈએ છીએ, અને ઉંચકે માલને જનાવવાના તબક્કા ઉપર આવી અડકીએ છીએ. આમ આ જનાવટ એ એવાના ખોલવું માખન માત્ર જની રહે છે.

આ કમ ખ્યાનમાં રાખવો મહત્ત્વનો છે. હજી સુધી એ કમ પૂરેપૂરો મમળનો દોષ એમ જણાતું નથી. કિંમતનો સંબંધ

પણ સમજાયો લાગતો નથી. હજી એ ખ્યાલ ધર કરી બેઠેલો લાગે છે કે કિંમત તો હંમેશાં જાંચી જ રાખવી જોઈએ. જો કે ખરી રીતે જોવા જઈએ તો સારો વેપાર-માલનો મોટા પ્રમાણમાં વાપર-હિલેલો તેની હલકી કિંમત ઉપર આધાર રાખે છે.

અને અહીં એક બીજા મુદ્દાની પણ નોંધ લેવી જોઈએ. 'સેનાનું' ધ્યેય એટલે તમે ઉત્તમમાં ઉત્તમ જે એવા આપી શકો તે, અમને એવું ધણીયે વખત કહેવામાં આવેલું છે કે વેપારનું ધ્યેય સોકોને વારંવાર ખરીદ કરવાની ફરજ પડે, એ હોવું જોઈએ. લોકોને હંમેશાં આલે એવો ટકાઉ માલ મળે, એ પ્રમાણે પ્રયત્ન કરવો એ કંઈ વેપારનું ધ્યેય મારું કહેવાય નહીં, કાગળ એક વખત એવો માલ જેને વેચવામાં આવે તે ફરી તે માલ લેવાની જરૂરિયાત ધરાવશે નહીં.

વેપારનો અમારો સિદ્ધાંત આનાથી તદ્દન ઉલટો જ છે. અમે એ કદખી જ શકતા નથી કે ધરાકને લાખા કાળ સુધી ટકી 'શકે' એવો માલ આપ્યા સિવાય આપણે તેની સેવા કરીએ છીએ એવું કેવી રીતે ખાની શકીએ. અમે જે યંત્ર બનાવવા માગીએ છીએ તે એવા પ્રકારનું બનાવવા માગીએ છીએ કે તેનો વાપરનાર તેને ચિરકાળ સુધી, બગડ્યા વગર, વાપરી શકે, અમારી ગાડી ખરીદ કરનાર તેને થોડો વખત વાપરે એટલે નકામી થઈ જાય, અગર તે ગાડીની રચના થોડા જ વખતમાં બજારમાં ન મળે એવી કરવી, એ અમને પસંદ નથી. અમારા ઉત્પન્ન કરેલા માલમાંથી એકાદ પણ ચીજ જે માણસ ખરીદ કરે તેને ફરી તે પ્રકારની ચીજ વારે વારે ખરીદ કરવી પડે, એવી વસ્તુ-સ્થિતિ ઉભી કરવાની અમારી ઇચ્છા જ નથી હોતી. પહેલાનો જે નમુનો હોય તેમાં જો કંઈ સુધારો વંધારો કરવો પડે છે તો તે

અમે એવા પ્રકારનો નથી કરતા કે જેથી એ પહેલણી નમુનો તદ્દન નિર્ગર્હ જ થઈ પડે. આવા અમારા બધા ઉદ્દેશો હોઈ માફ ઉત્પન્ન કરવામાં જે ખર્ચ ખુટાવ્યો થાય તે દંમેશાં આપું જ દે મ છે. અને અમારા કારખાનાની નીતિ 'ધીરે ધીરે કિંમતમાં કાપકૃપ કરવાની દોવાણી માલના જરૂરિયાતું ભારખૂ દંમેશાં આપું જ રહે છે.



ધોમે ધોમે અમને જણાશે એવું લાગે છે. આ રીતે, અમે જે એને પહેલાં ખરીદ કરતા હતા તેના કરતાં, હવે દરેકની પાછળ, લગભગ દસ દસ ડૉલર બચાવવાને શક્તિમાન થયા. એ જ રીતે ચાકીઓ પ્રત્યે પણ અમે અખતરાઓ કર્યા અને તદ્દન નવીન જ દમની ચાકી અમે જનાવી શક્યા. આને જનાવવામાં ખીન બહારના બનાવનારાઓ વાપરે છે તેના ત્રીજા ભાગનો જ માલ દક્ષા અમારે વાપરવો પડે છે. આ પદ્ધતિને લઈને વર્ષે દહાડે એક મિલિયન ડૉલર બચાવવા માંડ્યા. પહેલાં ડેટ્રોઈટમાં અમે અમારી બધી ગાડીઓ એકઠી કરતા, અને જો કે ખાસ પેકીંગને લઈને માલગાડીઓ અમે એક સામટી પાંચ છ ભરી શકતા, પરંતુ દિવસમાં એવી કેટલીયે હજારો માલગાડીઓ ભરાઈ આવે એવી ત્યાંની જરૂરિયાત હતી. આખો વખત માલગાડીઓ ઢોડ્યા જ કરતી હતી. એક વખત એક દિવસની અંદર એક હજાર માલગાડીઓ આ પ્રમાણે અમે પેક કરી હતી. લાર-લછમ કરવામાં થતી ખુલ્લકસાની અને તેને માટે ભરવા પડતા વૂરનો જ્યારે ખ્યાલ ઠગીએ છીએ ત્યારે આ ક્રિયા ઘણી ખર્ચાળ થઈ પડતી જણાય છે. પરંતુ હવે અમે ડેટ્રોઈટમાં ચારથી પાંચ હજાર ગાડીઓ એકઠી કરીએ છીએ-અને ત્યાંની જરૂરિયાત પણ એટલી જ હોય છે. આનું કારણ એ છે કે અમે ગાડીના છુટા છુટા ભાગો આખા યુનાઈટેડ સ્ટેટ્સની અંદર, આખી દુનિયાની અંદર જ્યાં જ્યાં ગાડી એકઠી કરી તૈયાર કરવાનાં સ્થાનકો છે ત્યાં ત્યાંથી વહાણોમાં ભરી મોકલાવીએ છીએ, અને એ ભાગોને એકઠા કરી આખી ગાડી ત્યાં ડેલી કરવામાં આવે છે વળી કોઈ પણ યાખામાં, કોઈ પણ એકાદો ભાગ અમે અહીં જનાવી મોકલીએ તેના કરતાં વધારે સીધી રીતે જનાવી શકાય એમ હોય, તો એ ભાગ પણ તે યાખાજ જનાવી લે છે.

ઇંગ્લાંડમાં માન્ચેસ્ટર ખાતે આવેલું 'કારખાનું' લગભગ આખીજ ગાડી બનાવી લે છે. આ કાર્ય પદ્ધતિ ખર્ચમાં ઘણો મોટો બચાવ કરે છે, અને સામાન્ય રીતે, ઉદ્યોગના બધા ક્ષેત્રોમાં, જુદા જુદા ભાગોની બનેલી એક આખી ચીજને, તેના જુદા જુદા ભાગો જે કેકાણે ઘણી કરકસરતાથી બની શકતા હોય ત્યાં જ બનાવવાથી, તે કેવી સરતી અને સરળ બનાવી મૂકાય એમ છે, તેનું જીવંત અગર્વ દૃષ્ટાન્ત પૂરું પાડે છે. ગાડીમાં જે જે વસ્તુના જરૂર પડે છે તે તે દરેક વસ્તુને માટે આ પ્રમાણેના અમારા અખતરાઓ હંમેશાં ચાલુ જ છે.

• બચતની બાબતમાં આ પ્રણાલિકા અમને કેટલી બચત કરાવશે તે અમે જાણતા નથી, અર્થાત્ અમારી બચતનો આંકડો કેટલો મોટો હશે તેનો અમને ખ્યાલ આવા શક્યો નથી. અને આ પ્રમાણે કેટલું કરવાથી અમે વસ્તુસ્થિતિના મૂળને પ્રાપ્ત કરીશું તેનો બધો આધાર સંજોગો ઉપર રહે છે. ઉત્પાદનના ભવિષ્યના ખર્ચનો આંકડો માત્ર અટકળી જ શકાય. હતાંય જૂતના કરતાં ભવિષ્યમાં કેંઈક વધુ સતામણું છે એમ માનવું કહીપણ બરેનું છે.

પરંતુ ઉત્પાદનનું કેમ ? જીવનની દરેકે દરેક જરૂરિયાતની ચીજ આટલી સરતી અને જથ્થાબંધ ઉત્પન્ન કરવામાં આવે તો દુકાન સમયમાં જ દુનિયાં આખી માલના જથ્થાથી ભરણાઈને ઝલકાઈ નહીં જાય ? શું આથી એક એવી હદ મનુષ્યો આવી નહીં અટકે, કે જ્યાંથી કિંમતની ગણતરી કર્યા વગર તેમને તેમની પાસે દરેક તેના કરતાં ૨૪ પણ વધારે વસ્તુ લેવાની જરૂરિયાત જ ઉભી થશે નહીં ? અને ઉત્પાદનની ક્રિયામાં માણસો થોડાં ને થોડાં ખર્ચમાં આવતાં જશે તો એ બાકીનાં બધાં માણસોનું શું થવાનું ?

તેઓને કામ શી રીતે મળવાનું અને તેઓની જીંદગી શી રીતે જવાની ?

આપણે અત્રે બીજો મુદ્દો પહેલો લઈએ.

પ્રશ્ન અરેખર તદ્દન બ્યાજબી જ છે. પરંતુ એ પ્રશ્ન પૂછાય છે તે જરાક આશ્ચર્ય તો ઉત્પન્ન કરે જ છે. ઉદ્યોગ ધંધાની ક્રિયાઓને સુધારવા જતાં કયે વખતે માણસો અરેખર કામ વગરનાં રહ્યા હતાં ? આગગાડીઓ શરૂ થતાં કાચ ઘોડાગાડીના હાકનાગઓએ પોતાનાં કામ ખોયાં, એ વાત ખરી, પરંતુ એટલે શું આપણે આગગાડીઓને પ્રાપ્ત થતાં અટકાવવી જ જોઈતી હતી, અને એ ગાડી હાંકનારાઓને જ કાચમના ચાલુ રાખવા જોઈતા હતા ? એ ઘોડાગાડીઓ હતી તે વખતે વધારે માણસોને કામ હતું.

આગગાડીઓને લઈને વધારે માણસો કામે લાગેલા જણાય છે ? મેં જ રીતે મોટાગાડીઓ અને નાની ઘોડાગાડીઓ હાંકનારા મોના સંબંધમાં સમજવાનું છે. વળી, જોડા બનાવવાના કાંચાઓ આવતાં ધણા મોટીઓ, કે જોડો પે તાને હાથે જોડા બનાવતા હતા, તેમણે પોતાનો દુકાનો બંધ કરવી પડી. પરંતુ જોવાનું એ છે કે ન્યારે જોડા હાથે બનતા ત્યારે કેટલાક શ્રીમંતો જ માત્ર જોડાની એક કરતા વધારે જોડા શીવડાવતા, અને ઘણા ખરા કામ કરનારા લોકો ઉનાળામાં પણ બિધાડે પગે જ જતા. અને અત્યારે વસ્તુસ્થિતિ એવી બિબી થઈ છે કે લાગ્યે કાંક જ જોડાની એક જ જોડ વાપરતું હશે. અને એને લઈને જોડા બનાવવાનું કામ એ એક વિચાળ ઉદ્યોગમાં પરિણમ્યું છે એટલે ખરી રીતે જોવા જઈએ તો ન્યારે ન્યારે તમે એવી રચના ગોઠવો છો કે એક માણસ જેનું કામ કરી શકે, ત્યારે ત્યારે તમારા દેશની સંપત્તિમાં તમે એટલો વધારો જ કરી મૂકો છો—કારણ જે એક

માણસનું કામ બધ થયું તે બીજા નવા અને વધારે સાગ કામની અંદર પેરવાયલો જ રહે છે. જો ઉઘોગો બધા આખા ને આખા એક રાતમાં જ માત્ર બદલાઈ જતા હોત, તો કાગલ પકર્તા માણસોને ક્યાં ગોઠવવા, ક્યાં નહીં, તે એક વિકટ પ્રશ્ન જરૂર ઉભો થાત. પરંતુ આવા મોટા ફેરફારો એટલા બધા જલદીથી થતા નથી. હંમેશાં તે ધીરે ધીરે જ ચાલે છે. અમાગ પોતાના અનુભવમાં તો એવું જણાય છે કે માણસના જીના કામના બદલામાં, નવા વધારે સાની ક્રિયાપદ્ધતિઓ દાખલ થાય છે ત્યાં, તરત જ તે માણસને માટે નવા કામનું દાર ઉઘડેલું જ હોય છે અને અમાગી દુકાનોની અંદર જો બને છે તે બીજા દરેક દિવાના ધંધાની દુકાનોની અંદર બને જ છે એમ હું ચોક્કસ માનું છું. પોલાદના ઉઘોગોની અંદર પહેલે જ ન્યારે બધું હાથે બનાવવામાં આવતું, અને જેટલા માણસો રોકાયલા ગ્રહેતા, તેના કરતાં આજ પુષ્કળમજા માણસો રોકાયલા જોવામાં આવે છે. એ પ્રમાણે થયા વગર છૂટકોજ નથી હોતો. તે જ પ્રમાણે હંમેશાં બધે ચાલે છે. અને તે જ પ્રમાણે હંમેશાં બધે થશે અને જો કોઈ પણ માણસને એ બાબતમાં સંકા ગ્રહેતો હોય તો તેનું કાગલ એવું જ કે તે પોતાના વર્તુલની બહાર લાંબી દૃષ્ટિ ફેલાવી શકતો નથી.

હવે આપણે પહેલો મુદ્દો તપાસીએ.

અમે માનીએ છીએ કે એક દિવસ એવી દહે આવી અટકવું શક્ય છે કે ન્યારે બધી જાતનો માલ એટલો બધો મરનો અને એટલા મોટા જગ્યામાં જાતનો દગો કે જેથી જરૂરિયાત કરતાં ઘણા વધારે પ્રમાણમાં તે થઈ પડશે. પાંચ ન્યા સુધી અમને પોતાને સામે વળગે છે ત્યાં સુધી એ દરજ્જે પહોંચવાથી અમે મનગતા નાથ-દીપ્તા અમે તો મનોમથી એ દરજ્જે પહોંચવાની આકાંક્ષા

એવી રહ્યા હીએ. સારીએ દુનિયામાં એવી વ્યવસ્થા ઉભી થઈ હોય, કે ત્યાં દરેકને જોટલું જોપએ તેટલું બધું તેની પાસે જ હોય, એના કરતાં વધુ લાભ અને સુદર વ્યવસ્થા ખીજી કઈ રહી શકીએ ? અમને લાય માત્ર એ જ રહે છે કે આ સંજોગોએ પહોંચતાં હજી ધણો વિલંબ લાગશે. અમે પોતે બનાવીએ છીએ એ, માલના સંબંધમાં આવી વસ્તુરિયતિ ઉભી થવાને ધણી જ વાર છે. એમ અમને લાગે છે. જે ખાસ પ્રકારની અમે ગાડી બનાવીએ છીએ તેવી કેટલી ગાડીઓ દુનિયાનું દરેક દરેક, કુટુંબ વાપરવા માગશે, તેનો અમને હજી કંઈ અંદાજ બધાં શકતો નથી. અમે જાણીએ છીએ કે ગાડીઓની કિંમત ધારે ધીરે નીચી જવાથી જે એકુત પહેલાં એક ગાડી વાપરતો હતો તે જ આજે ધણું ખર્ચ જે વાપરે છે, અને એક ટ્રક પણ ખરીદ કરે છે. જનતા પોતાના વાપરની જરૂરિયાતો જિલ કુલ પણ જૂલ ખાધા વગર પોતાની મેળે મેળવી જ લે છે દરેક ધધામાં એ પ્રમાણે થાય છે. બધા સુધી માલની કિંમત ખરાબર રખાઈ છે ત્યાં સુધી ઉત્પાદન વધી પડવાને મવાલ અમને નડે એમ નથી. જોયી કિંમતોને લીધે ખરીદનારની ખરીદ-શક્તિના અભાવમાથી ખરા ધધાની જમાવડનો ખરી રીતે હિસાવ થાય છે, એટલે જો આપણે ધધો કરવો જ હોય તો પછી માલની જાતને આય આવવા દીધા વગર તેની કિંમતમાં જ કાપકૂપ કરવાની ગહે છે. એ રીતે કિંમતમાંની કાપકૂપની પદ્ધતિ આપણને ઉત્પાદનની વધારે સુધરેલી, અને નિર્ચક વ્યય ઓછા પ્રમાણમાં થાય એવી, પદ્ધતિઓ શીખવાની અને અમલમાં મૂકવાની ફરજ પાડે છે.

કામ કરનારાઓ અગર ખરીદનારાઓ પાસેથી નફો મેળવી લેવાની વૃત્તિને પોષવી એ ધધાની સુવ્યવસ્થિત રથીતિ ન કહેવાય ધધાની વ્યવસ્થા એવી બનાવો કે જેને લઈને નફો પ્રાપ્ત થાય.

જો એ એવી બાબતોમાં જોઈએ તે કરતાં વધારે નિષ્ણાત થઈ, મર્યો હશે, તો એને એવો ખ્યાલ કરવાની ટેવ પડી જશે કે પૈસા કમાવા કરતાં તે ઊછીના લઈ શકશે, અને એ ઊછીના લીધેથી પૈસા પાછા આપવાને માટે પણ પાછા ખીજ વધારે પૈસા તે ઊછીના લઈ શકશે, અને એ રીતે એ પોતે એક ધંધાદારી માણસ બનવાને બદલે નોટો અને જમીનગિરિઓના થોકે થોકે અદર રાખનારા જાદુખર તરીકે બહાર પડશે.

જો તે આ જાદુનો પૂરેપૂરો નિષ્ણાત હોય તો બલે, એ પદ્ધતિ એને મુખ્યારક હો. પરંતુ એકાદ ફિવસ તો જરૂર એ પોતાની ગણતરીમાં બૂલ ખાધા સિવાય રહેવાનો નથી, અને એમ થશે ત્યારે તેણે એકઠો કરેલો આખોયે ઢગલો તેની આભુબાભુ કઠકડમૂસ કરીને વેરાઈ મરેલો તે જોશે માલ બનાવવાનો 'ધંધો' અને બેંકોમાં ધંધો એ બન્નેને સેજમેજ કરી ગુન્નવાડો ઉભો કરવો. જોઈએ નહીં પરંતુ એવું ચોક્કસ જણાય છે કે ધણાખરા ધંધાદારી માણસે બેંકોમાં પરોવાઈ જવાની વૃત્તિ સેવતા હોય છે, અને ધણાખરા બેંકો ધંધામાં પરોવાઈ જવાની વૃત્તિને સેવી રહ્યા હોય છે. આ વૃત્તિ ધંધો અને બેંકો બન્નેના સત્ય સ્વરૂપને કેવળ કુરૂપ જ બનાવી મૂકે છે, અને અંતે બન્નેને સરખી રીતે તુકસાનકર્તા થઈ પડે છે.

અમે જો આર્થિક બાબતોમાં સંડોવાયા હોઈએ તો તે માત્ર નિષેધાત્મક રીતે જ. કેટલાક વર્ષો પહેલાં એક એવી અફવા ઉડી હતી કે ધી ફોર્ડ મોટર કંપની ઉપરનો માલગી દેક ધી સ્ટેન્ડર્ડ ઓઈલ કંપનીવાળાનો હતો. આ અફવા નકારવાને માટે અમારે આર્થિક ક્ષેત્રમાં ઉતરવું પડ્યું હતું. એ પ્રસંગની સાથે સાથે ખીજ કાઢ પણ ધંધાની સાથે અમારો સંબંધ છે એ વાતનો પણ અમે સ્પષ્ટ ઇન્કાર કર્યો હતો. મઠ સાલ જ એક રમુજી અફવા એવી,

કિરાડનામાં આવી હતી કે અમે વૉલ સ્ટ્રીટમાં પૈસા મેળવવા માટે ફાંફાં મારી રહ્યા હતા. એ અફવાને નકારવાની માયાફૂટમાં જ છું તો ન પડ્યો. દરેક વસ્તુનો જાહેર નિષેધ કરવામાં પણ ધણો વખત નકામો જાય છે. તેને જલ્દી અમે એવું માખીત કરી આપ્યું કે અમારે એક રાત્રી પાછની પણ જરૂર નહોતી. અને ત્યાર પછી એ અફવા ક્યાંયે દબાઈ જવા પામી છ કે ફરી એ પ્રમાણે કહેવાની કોઈની હવે જીજ્ઞાસા ચાલતી નથી.

આનો અર્થ એ નથી કે પૈસા ઉછીના લેવાની પદ્ધતિથી જ અમે વિરૂદ્ધ છીએ. સ્વતઃ ઐકરો સામે પણ અમને કંઈ વિરોધ નથી. પરંતુ ઉછીના લીધેલા પૈસા પ્રાચાલિક કામનું ગૌરવભયું ખીરકડ ખડખી લેવાના જે પ્રમાણે કરતા જણાય છે તેની સામે અમારો સખ્ત વિરોધ છે; તેમ જ ધંધાને જાણે તેના એકાદ તડધુચની માફક ફડચાડિયા કરવા જેટલી જ મહત્તા આપતા હોય એવા પ્રકારના ઐકરોની સામે પણ અમને ધણો વિરોધ છે. ખરી વાત એ છે કે પૈસો, ઉછીના બ્વવહાર, અને આર્થિક સવલતો, મામાખ્ય રીતે, તેમને પોતાને ચોખ્ખા જે સ્થાનકો હોય ત્યાં જ રહેવા દેવાં જોઈએ, અને તે પ્રમાણે થઈ શકે તેને માટે દરેક જણે પ્રથમ એ વિચાર કરવો જોઈએ કે પૈસાની જરૂર શેને માટે છે, અને કેવી રીતે તે પાછા આપવાના છે.

પૈસા તો ધંધાનું એક સાધન માત્ર છે. ધંધારૂપી ધંધનું તે એક અંગ માત્ર છે. જેવી રીતે તમે એક લાખ ડૉલર ઉછીના લો છો, તેવી જ રીતે, જો તમારા કામની અંદર કંઈ મૂશ્કેલી ઉભી થવા પામી હોય તો, એક લાખ ચામડાના પટાઓ પણ ઉછીના લઈ શકો છો. વધારે ચામડાના પટા લેશો તેથી એ મૂશ્કેલી કંઈ દૂર થવાની નથી, તેમ જ વધારે પૈસા ઉછીના લેશો તેથી પણ એ દળવાની નથી. એવે વખતે તમારી મગજશક્તિ અને વિચારશક્તિને

વધારે ડહાપણ ભરેલી રીતે અને ધૈર્યથી ચલાવવાથી જ તે મૂકેલી કંઈક અંશે ટળી શકશે. જે ધંધો પોતાની પાસે જે છે તેના અવજો જ ઉપયોગ કરે છે, તે ભવિષ્યમાં પણ પોતાને જે મળશે તેના પણ અવજો જ ઉપયોગ કરશે. મુદ્દાની વાત, એ અવજો માર્ગે થતા ઉપયોગને મટાડવાની છે. એ યશે, એટલે જેવી રીતે મધ્યાહ્ન પછી સાંજુસમુ થએલું માનવ-શરીર ફરી પાછું શુદ્ધ લોહી મેળવવા માંડે છે, તેવી રીતે ધંધો પોતે પોતાના પૈસા પાછા મેળવતો થઈ જશે.

ઉછીનું લેવાની ટેવ, મહેનત ન કરવી પડે તેના એક બાના રુપે, સહેલાઈથી, જ્યારે અને ત્યારે, અમલમાં મૂકી શકાય એવી છે. આજસ અને મિથ્યાભિમાનનું તે મૂળ જગી રહે એવી છે. કેટલાક ધંધાદારી માણસો વસ્તુસ્થિતિની જાતે અંગત માહિતિ લેવાથી આજસી જાય છે, જ્યારે કેટલાક વળી એટલા બધા મગરૂર હોય છે કે પોતાના હાથે શરૂ થએલું કોઈ પણ કામ ખોટું થાય જ નહીં, એવું મક્કમ-પણે માનતા હોય છે, અને એ માન્યતાને આધારે જ પોતાનો બધો વ્યવહાર ચલાવે જાય છે. પરંતુ, કુદરતમાં જેમ ગુસ્તાકર્ષણના નિયમો પ્રવર્તી રહેલા હોય છે, અને સારીયે કુદરતને તેને આધારે જ ચાલવું પડે છે, તેવી રીતે વ્યાપાર ધંધાના ક્ષેત્રની અંદર પણ તેવા કેટલાક ખાસ નિયમો પ્રવર્તી રહેલા હોય છે, અને તેવા નિયમોની વિરુદ્ધ ચાલવાનું જે સાદસ એડે છે તે તેનું પરિણામ ભોગવ્યા વગર તેમાંથી છટકી જઈ શકતો નથી.

ધંધાનો વિસ્તાર વધારવાને માટે, તેને ખિલવવાને માટે, પૈસા ઉછીના લેવા પડે તે એક વાત; જરૂરવરચા અને નિર્ધાર જતા વ્યયની ખોટ પૂરી કરવાને માટે, પૈસા ઉછીના લેવા પડે તે તદ્દન જુદી જ વાત છે. એ બીજી બાજતને માટે પૈસાની તમને ખરી રીતે જરૂર દોતી જ નથી. કારણ પૈસો જાતે કંઈ કામની ખોટ



હી પાડી શકે જ નહીં. વ્યયને અટકાવવો હોય તો કરકસર કરવી જોઈએ; ગેરવ્યવસ્થાને અટકાવવી હોય તો વધારે મગજશક્તિ વાપરીને શુદ્ધિપૂર્વક કામ કરવું જોઈએ. સુધારણા આ બંને ઉપાયો પૈકી એકેને પૈમા સાથે કંઈ સંબંધ નથી. જિલ્લો, કેટલાક મંજોગોની અંદર પૈસો તેઓના દુરમનના કામની ગરજ સારે છે. ઉછીનું લેવાની ટેવ, કેટલાક સંજોગોમાં, દારુડિયાની ટેવને મળતી આવે છે. કારણ દારુડિયો પણ પહેલાનાં દારુની અસરને મટાડવાને માટે જ ફરી દારુનો ખીજો ખાલો મોઢે મારે છે. પરંતુ તેનાથી કંઈ જે અસર ઉપજાવવા ધારી હોય છે તે ઉપજાવી શકાતી નથી. માત્ર મુશ્કેલીનો તે વધારો જ કરી મૂકે છે. પોતાના ધંવાની અંદર જ્યાં જ્યાં નબળું પાસું જણાય ત્યાં ત્યાં તેને બરાબર નબળું કરવામાં વખત ગાળવો એ નવી પૈસાની મુદી, ગમે તો સાત ટકાના બ્યાજે, ઉછીના લેવામાં આવે તેના કરતાં વધારે લાભદાયક થઈ પડે એમ છે.

ધંવાની અંતર્વેદનાઓને બરાબર સમજીને તેના ઉપાયો કરવાની જરૂર છે. ધંધો લોકોની જોડે વેપાર કરવામાં સમાયેલો છે. પરંતુ તેના ખરો અર્થ એ થાય છે કે તેણે એ લોકોની જરૂરિયાતોને પૂરી પાડવાનો માર્ગ પકડવો. તેમને જેની જરૂર હોય તે જો તમે બનાવો, અને એ એમને મહેલાઈથી મળી શકે એવી કિંમતે વેચવાનું રાખો, તો જ્યાં સુધી એ ધંવાની જરૂરિયાત હશે ત્યાં સુધી તમે તમારો ધંધો ધણી સુખેથી ફરી શકશો. લોકોને, જે તેમને મદદરૂપ થઈ પડતું હોય, તે લેવાની કુદરતી રીતે જ હોંસ હોય છે.

વળી તે ચીજ બનાવવાની ક્રિયા ઉપર પણ તમારે સતત દેખરેખ રાખવી જોઈએ. સાંચાઓ લાંબે કાળે ધસાર્ધ જ જાય છે, અને તેઓને બદલે નવાં લાવવા પડે છે. માણસો પણ લાંબા કાળે ખોયરા આગસુ અને દરકાર વગરના થઈ જાય છે, અને ધંધો,

અમુક માલના ઉત્પાદનને માટે, માણસો અને સાંયાઓના એકત્રિત, સંગઠનથી, ઉભો થએલો એક વ્યવહાર માત્ર જ છે. એમાં પણ માણસો અને સાંયાઓ સુધારવા, બદલવાની જરૂરિયાતો ઉભી થાય છે. કેટલીક વખત ઊંચી ભૂમિકાએ વિરાજમાન થએલા માણસોને જ આવી ચીમકીની વધારે જરૂર હોય છે. વેપાર કરવાની ખરાબ પદ્ધતિઓને લીધે ધંધો જ્યારે ખરા ગુણવાડામાં પડી ગયેલા જેવો થઈ જાય છે, ધંધો જ્યારે તેના એક અગર વધારે અંગો ઉપરની પૂરતી દેખરેખના અભાવે શિથિલ અગર માંદા જેવો થઈ જાય છે, જ્યારે ધંધાના કાર્યવાહકો પોતાની ખુરશીઓમાં લાંબા થઈ સુખ્યેનથી પડી રહે છે, અને એવી આસાઓ સેવે છે કે પોતાને આ સ્થિતિમાંથી કોઈ પણ રીતે ખમવાનું જ નથી, ધંધો જ્યારે કાર્ય કરવાનું વિશાળ ક્ષેત્ર, કે જ્યાં કામ કામ ને કામ જ કરવાનું હોય છે એવો નહોતો, પરંતુ તેના જ ઉપર જિવારો ગુમરાવાના વાવેતર કરેલા ખેતર મમાન થઈ રહે છે, ત્યારે ખુરકેલીઓ તમને જરૂર થેરી લેશે, એક સુંદર મવાઈ તમે જગશે અને લોગો કે ધંધો તો તમે પહેલા કગતા તેના કગનાં વધારે બહેજા પ્રમાણમાં ખેડો છો, પરંતુ ગળતર તેમાંથી નમને ધણું જ ઓછું મળે છે. પૈમાની તાણ તમે અનુભવના દુગો. પૈમા તો તમે ઉછીના લઈ શકો છો, અને તે પણ ધણી મહેલછયા. લોકો તો તમાગ ઉપર પૈમાના ઢગસે ઢગસા કાલવતા હશે. એકાદ જીવાન ધંધાદારી માણસ આ લાસચમાં તરત મોભાય છે. પરંતુ જો તમે પૈમા ઉછીના લેવા માંડશો તો ધંધો એકલાવવામાં જો અનિષ્ટ છે તેને જ ઊપડું વધુ ઉત્તેજન આપતા થઈ જશે.

જો કે લાગે છે એ વિરોધાભાસ જેવું, પરંતુ ખરી રીતે જોવા જઈશું તો જણાશે કે એક ધંધાદારી માણસને પૈમા ઉછીના લેવાની જરૂર ત્યારે જ પડે છે કે જ્યારે ખરેખરી રીતે તેને

પૈસાની જરૂરે જરૂર હોતી નથી. મતલબ કે, તે સંબંધમાં જે કરવાનું હોય છે તે તેણે જાતે પોતે જ કરવાનું હોય છે. તેના બદલામાં પૈસાની મદદ તેને કંઈ ઉપયોગી થઈ પડે એમ નથી હોતી. પોતાનો ધંધો જે ઉત્તમ સ્થિતિમાં હોય, અને તેને વિસ્તૃત કરવાની ખાસ કંઈ જરૂર હોય તો સામાન્ય રીતે પૈસા ઉછીના લેવા એ સહિસલામત છે. પરંતુ ધંધાની ગેરબ્યવસ્થાને લીધે જે તેને પૈસાની મદદની જરૂર લાગતી હોય, તો ખરી રીત એ છે કે એ ધંધામાં સ્વયં ઝોતપોત થઈ જવું, અને અંદર ખાનેથી જે દુઃખ કે દર્દ હોય તેનો ઇલાજ કરવા તરફ પોતાના બધા પ્રયત્નોને વાળવા-બહારથી પૈસા ઉછીના લાવી લાવી, પોસ્ટીસ ( રૂઝનો પાટો ) બાંધી, ચાખડથીખડ કરવું. એ બિલકુલ યોગ્ય નથી.

મારી આર્થિક નીતિ મારી વેચાણ નીતિના પરિણામ રૂપે જ છે. હું એવું માનનારો છું કે થોડે નફે વધારે ઝીંજો વેચવી, એ વધારે નફે થોડી ઝીંજો વેચવા કરતાં વધારે સારું છે. કારણ તેમ કરતાં વધારે માણસો તેને ખરીદ કરે છે, અને એને લીધે વધારે માણસોને સારી મજૂરીના દરો મળે છે, અને તે તેમની રોજી પૂરી પાડે છે. ઉત્પાદનની નવી નવી યોજનાઓ રચવાનું, મદીના જોરનો વિનાશ કરવાનું, અને કામ આપ્યા વગરના આગમ્ય કારખાનાનો બોલો નાહક ઉપાડવાની ઉપાધિમાંથી મુક્ત મેળવવાનું-એ બધું એવી નવી નીતિને લીધે શક્ય બને છે. કેટલાક સંકુચિત દષ્ટિવાળા ધંધાદારીઓ કિંમતને ઝોછી કરવી એટલે ધંધાની આવક ઘટાડવી એવું માને છે. આવું માનસ ધરાવનારા સાથે વ્યવહાર કરવાનું બધું મુશ્કેલ છે. કારણ એવો માણસ ધંધો શી વસ્તુ છે તેના મૂળ-મૂત જ્ઞાન માત્રથી જ વચિત હોય છે. દાખલા તરીકે, જ્યારે હું ગાડીદીક કિંમતમાં એ શી ડાહરનો ઘટાડો કરવાનો વિચાર કરતો હતો, ત્યારે મને એક વખત પૂછવામાં આવેલું કે પાંચ લાખ

ગાડીઓ ને ઉત્પન્ન કરવામાં આવે તો આને લીધે કંપનીને ચાળીસ મિલિયન ડોલરની આવક થતો નહીં શું ? અલબત્ત, ને આપણે ઘટાડેલી કિંમતે માત્ર પાંચ લાખ ગાડીઓ જ વેચીએ, તો તો આવક ચાળીસ મિલિયન નેટલી ઝોછી થાય. પરંતુ આ એક ગણીતની એવી અભયખી બરેલી મણુતરી છે કે જેને વ્યાપારની વિશાળતા સાથે કંઈ જ સંબંધ નથી; કારણ ન્યાં સુધી કિંમત તમે ઝોછી કરતા નથી ત્યાં સુધી તમાગ માલના વેચાણનું પ્રમાણ વધતું નથી, અને તેથી ધંધો અસ્થિર જ લાગ્યા કરે છે.

હવે, ધંધો ને વધતો જતો ન હોય, તો અવશ્ય તે ઘટતો જ જવાનો, અને એવો ઘટતો જતો ધંધો પૂરકળ આર્થિક મદદની અપેક્ષા રાખે છે. પ્રાચિન ધંધાનો સિદ્ધાન્ત જ એ હતો કે માલની કિંમત હંમેશાં ઊંચામાં ઊંચી જ ગહેવા દેવી; પરંતુ અર્વાચિન ધંધાનો સિદ્ધાન્ત તેનાથી ખરેખર તદ્દન ઉલટો જ છે.

બૅંકરો અને ધારાશાસ્ત્રીઓ આ હકીકતને લાગ્યેજ પિછાની શકે છે. સ્થિરતાને આંતરિક જોમની સાથે તેઓ સેળમેળ કરી શું ચલાવે છે તે કહી શકાય છે. માલની કિંમત સ્વેચ્છાએ ઘટાડવી જોઈએ એવું તેઓના મગજમાં ઉતરી શકતું જ નથી. અને તેથી જ સામાન્ય પ્રકારના એકાદ બે કર કે ધારાશાસ્ત્રીને ધંધાની વ્યવસ્થા ને મોપી હોય તો જરૂર તે આપણને ટુંક મુદ્દતમાં મૂશીબ-તોમાં લાવી મૂકે. કિંમત ઘટાડવાને લીધે ધંધો ધણો વિસ્તૃત થાય છે, અને આર્થિક મદદનો સવાલ એક કારણે ઝઢી જાય છે. અમને નહાં હંમેશા ધણા મોટા પ્રમાણમાં જ મગતો રહ્યો છે. એક ચીજ ઉપગ્રો વૈયક્તિક નફો ને કે અમને થોડો હતો, પરંતુ સામુદાયિક નફો હંમેશાં મોટો જ થતો. નફો કાચમને માટે એકનો એક જ આવ્યો જાય એવું જનતું નથી. કિંમત ઝોછી કરતાં, પ્રથમ થોડો વખત, નફો ઝોછો જ હોય છે, પરંતુ ધીરે ધીરે, કરકસરથી કામ

લેતાં, નફાનો આંકડો હિંચો જ જવા મડિ છે, એ નફો ડિવિડન્ડ ( નફા ઉપરનું વ્યાજ ) તરીકે ભાગીદારોની અંદર વહેંચી નાંખવામાં આવતો નથી. ડિવિડન્ડ ( નફા ઉપરનું વ્યાજ )ની રકમ હંમેશાં ઓછી જ આપવાનો મારો આગ્રહ હોય છે, અને અત્યારે કંપનીના કોઈ એવા સ્ટોક-હોલ્ડરો ( સ્ટોક ધરાવનારાઓ ) નથી કે જેઓ બીજી નીતિને પસંદ કરે. નફાના અમુક થોડા ટકા ઉપરાંતનો નફો, એ ધંધાનો ખુદનો જ, માલિકનો, છે, નહીં કે તેના સ્ટોક-હોલ્ડરો ( સ્ટોક ધરાવનારાઓ )નો, એવું હું માનું છું.

મારા વિચારને મળતા ચતા સ્ટોક-હોલ્ડરો ( સ્ટોક ધરાવનારાઓ ) હકત તે જ હશે કે જેઓ ધંધામાં ઉઘમથી પરાવાયંદા રહેતા હોય છે, અને જેઓ કંપનીને માત્ર એક સેવાનું સાધન, નહીં કે પૈસા એકઠા કરવાનું યંત્ર, ગણતા હોય છે. જો વધારે નફો થાય તો તે નફાનો અમુક ભાગ પાછો ધંધામાં જ વાપરવો જોઈએ, કે જેથી સેવા આપવાને તે ધંધો વધારે લાયક બને, અને થોડોક ભાગ ખરીદનારાઓને પણ પહોંચવો જોઈએ. એક વર્ષે અમે ધાર્યો હતો તેના કરતાં અમને એટલા બધા મોટા પ્રમાણમાં નફો મળ્યો કે અમે અમારી સ્વેચ્છાથી અને રાજીખુશીથી અમારી માડી ખરીદ કરનાર હરેકને પચાસ ડોલર તો પાછા આપ્યા, કારણ અમને એવું જ લાગ્યું કે અગત્યતાં પણ એટલી કિંમત અમે તેનો પાસેથી વધારે જ લીધી ગણાય. મારી આર્થિક નીતિ આ દબની હોવાને લીધે, અમારી કંપની સામે, કેટલાક વર્ષો પહેલાં, વધારે પ્રમાણમાં ડિવિડન્ડ ( નફા ઉપરનું વ્યાજ ) વહેંચવાની ફરજ પાડે તેવો એક દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. અને તેની અંદર એક સાક્ષી તરીકે, મેં એ નીતિનો સાર, તે વખતે જે હતો, અને અત્યારે પણ જે અમલમાં છે તે, મારી જુજાનીમાં કહી સંભળાવ્યો હતો. તે નીચે મુજબ છે:—

“ પ્રથમ, હું એવું માનનારો છું કે વ્યાજબી, પરંતુ થોડે, નફે વધારે ગાડીઓ વેચવી એ વધારે નફે થોડી ગાડીઓ વેચવા કરતાં વધારે સારું છે. હું આ પ્રમાણે માનું છું તેનું કારણ એ છે કે તેને લીધે વધારે માણસોની સંખ્યા ગાડી ખરીદ કરી શકે છે, અને તેના ઉપયોગ કરી શકે છે, તેમ જ તેને લીધે વળી વધારે માણસોને સારી રોજિંદા કામ પણ મળી શકે છે. મારા જિવનના આ ખાસ ઉદ્દેશો છે. અને તેને જો હું પરિપૂર્ણ ન કરું, અને સાથે સાથે મારા પોતાના માટે, તેમ જ મારી સાથે ધંધામાં સંબંધ રાખનાર અનેક મનુષ્યો માટે ન્યાયયુક્ત અને વ્યાજબી એવો થોડો ધણો પણ નફો ન રાખું, તો હું ચોક્કસ નિષ્ફળ નિવડ્યો લેખાઉં.

આ નીતિ હું માનું છું કે સારી છે, કારણ કે તેનાથી સેવકા બધા આદર્શો પાર પડે છે.

આટલું ચોક્કસ માદ રાખજો કે જેટલી જેટલી વખત ગાડીની જાતને, અગર તેના ગુણોને, હાની પહોંચાડવા વગર, કિંમતમાં કાપકૂપ તમે કરી શકો છો, તેટલી તેટલી વખત તે ગાડી ખરીદનારાઓની ભાવી મંજૂરમાં તમે વધારો જ કરો છો. આ તદ્દન સાદી સમજની વાત છે. કારણ ચારસો ચાળીસ ડૉલરની કિંમતે એક ગાડી જેટલા માણસો ખરીદશે, તેના કરતાં માડીની કિંમત જો ત્રણસો આઠ ડૉલર હશે તો તેને ખરીદનારા વધારે માણસો બહાર પડશે. ચારસો ડૉલરની કિંમતના પ્રમાણે, અમારી ગાડી ખરીદનારા સગભગ પાંચ લાખ માણસો હતા, પરંતુ ત્રણસો સાઠ ડૉલરની કિંમતના પ્રમાણમાં, મારો અંદાજ છે કે, વર્ષે દહાડે, અમે આઠ લાખ માણસોને અમારી ગાડી વેચી શકીશું—મતલબ કે, દરેક ગાડી ઘી નફો એકો, પરંતુ ગાડીઓની સંખ્યા અપવામાં વધારે થશે, વધારે અગિયોવિંસો પોપણ થશે, અને છેવટમાં અમને મળવો જોઈએ એવો બધો નફો અમને જ મળશે.

અને મારે અહીં 'પુલ્લેપુલ્લુ' જણાવી દેવું જોઈએ કે અમારી ગાડીઓ ઉપર અમારે અલ્પક નફો કરવો જોઈએ એવું હું માનતો જ નથી. ચોખ્ખો નફો લેવો એ જ ખર્ચ છે. વધારા પડતો નફો લેવો એ ખોટું છે. આવી માન્યતાને આધારે મારી ધંધાની નીતિ ઘડાયેલી છે."

સામાન્ય પ્રચલિત અભિપ્રાયની સાથે આ મારી નીતિ સંમત થતી જણાતી નથી. કારણ સામાન્ય અભિપ્રાય એવો છે કે ધંધાની દેઠ મુધીની વ્યવસ્થા એવી હોવી જોઈએ કે તેમાંથી વધારેમાં વધારે રોકડો નફો રટોક-હોલરો (રટોક ધરાવનારાઓ) મેળવી શકે, અને હીધે જ સામાન્ય ગૈતે જે અર્થ કરવામાં આવે છે તે અર્થ-માંના રટોકહોલરો (રટોક ધરાવનારાઓ)ની મને ખિલકુલ જરૂર નથી. તેઓ કોઈ પણ રીતે સેવા કરવાની શક્તિને મદદગાર થઈ પડતા નથી. મારી અભિલાષા તો એવી છે કે વધારે ને વધારે પ્રમાણસો ને હું ઠામે લગાડી શકું. અને જે ઔદ્યોગિક પદ્ધતિની અમે સ્થાપના કરવા માગીએ છીએ તેના અંગના લાભો વધારે બહોળા પ્રમાણમાં ફેલાવી શકું. અમારે તો મનુષ્યોનાં જિવનને અને તેમનાં ઘરો બાંધી આપવામાં મદદકર્તા થઈ પડવું છે. અને તેને માટે જરૂરનું એ છે કે નફાનો મોટામાં મોટો ભાગ પાછો ઉત્પાદનનીય કામમાં જ વપરાય, એટલે કામકાજ વગરના અને આગમ્ય રટોક-હોલરો (રટોક ધરાવનારાઓ)ને માટે અમારે ત્યાં સ્થાન જ નથી.

કોઈ પણ પ્રસંગે મજૂરીના દરો ઓછા કરવા, અગર ડિવિડન્ડ (નફા ઉપરનું વ્યાજ : કાઢી નાંખવાં, એ જે વચ્ચે શું મારું, એ નક્કી કરવાનો સવાલ ઉભો થાય, તો હું ડિવિડન્ડ (નફા ઉપરનું વ્યાજ) કાઢી નાંખવાની તરફેણ કરું. એવો પ્રમંગ આવે એવું મને લાગતું નથી, કારણ મેં જણાવ્યું છે તે પ્રમાણે મજૂરીના દરો ઓછા કરવામાં કોઈ પણ પ્રકારની ડહાપણભરી કરકસરનું

અંગ સમાયતું નથી. મજુરીના દરો ઝોઝા કરવાથી લોકોની ખરીદશક્તિનો બોલો પણ હલકો થાય છે, એ માન્યતાને આધારે મજુરીના દરો ઝોઝા કરવા એ તદ્દન ખરાબ અને ખોટા પ્રકારની આર્થિક નીતિનું પગલું છે. આગેવાન જનવાની સાથે જવાબદારી એનું પણ જો આપણને ખરાબર લાગે હોય, તો આપણે જેને દોરીએ છીએ તેઓ પોતાનું જિવન વહન કરવાને માટે યોગ્ય તક મેળવે છે કે કેમ તે પણ આપણે જોવાનું જ હોય છે. એ પણ આપણી આગેવાન તરીકેની જવાબદારીઓમાંની એક અગત્યની જવાબદારી છે. કે પની દાર છે કે નહીં, પુષ્કળ સારો નફો કરે છે કે નહીં, એટલું જ જોવાથી તેની આર્થિક બાજુ સમવાય છે એમ ધારવું ખોટું છે. મજુરીના દરોના રૂપમાં, કંપની સમાજની અંદર પોતાના પૈસા પાછા કેટલાં આપી શકે છે, કેટલા નહીં, તે સવાલ પણ એ આર્થિક બાજુના સવાલની અંદર જ સમાયેલો છે. આમાં કંઈ દાન કરીએ છીએ એવું છે જ નહીં. કામ કરનારને, મહેનત કરનારને, યોગ્ય દરો આપવા એમાં કયા દાનની ભાવનાનો છટો પણ નથી.

મજુરીના દરોની બાબત ધણી પવિત્રમાંની પવિત્ર છે. ધરો, કુટુંબો અને કૌટુંબિક નસિબોનાં બંધનો તેની આસપાસ વિંટ-બાવલાં જ છે. મજુરીના દરોના પ્રશ્નને હાથમાં લેતી વખત ધણી જ માવચેતી અને દરકાર રાખવી પડે છે. ખર્ચના અંદાજ નકશાના એક કોણથી બિપર, આ દરો એ માત્ર આંકડા જ છે; દુનિયામાં વ્યવહારની અંદર, આ દરો એટલે ખાવાના રોટલાના કાદરો, વાપરવાની વસ્તુઓના ભંડારો, પોતાની પ્રજાઓનાં લાડ, દુલામણાં, તેમજ તેમની કેળવણી વિગેરેની સોંપ, ઇત્યાદિ-કુટુંબમાં, કૌટુંબિક બધી રીતની સુધડતા અને સંતોષનો અનુભવ કરાવનારો સાધન, એ જ છે. બીજી જાસથી જોવા જાય એ તો પૈમાની મરી.



જે કામ બધું ઉત્પાદનીય યદ્ય શકે તેવાં સાધનો ખડાં કરી મૂકવામાં વપરાય છે તે, પણ પવિત્રમાંની પવિત્ર ચીજ છે વળી જેવી રીતે ધરતું વાતાવરણ પવિત્ર માનવામાં આવે છે, તેવી જ રીતે એક ધંધાની દુકાન, કે જેમાં દબરો માણુમો કામે લાગી ગયેલા હોય છે, તેની આસપાસ વિટળાયેલું વાતાવરણ પણ પવિત્ર જ છે એમ માનવું જોઈએ. જો એ ધરતે સુખી જોવાની ઇચ્છા હોય તો દુકાન કામ, કામ ને કામમાં જ ઉણુકત રહે એવા પ્રકારની તજવીજ કરવી જોઈએ. આવી દુકાનમાંથી ઉભા થતા નફાનું અસ્તિત્વ જો યથાર્થ અને બ્યાજબી ગણાવું હોય તો તે એક જ દ્રષ્ટિએ, કે તે દુકાનના આશ્રયે નભતાં ધરાને દ્વિગુણી રીતે સ્થિર અને સહિસહામત બનાવે, અને બીજાં બાકી રહેલાં માણુસો માટે વધારે કામ ઉત્પન્ન કરે. એ નફો જો વૈવકિતક ધનના ભંડારમાં ઉમેરો કરવામાં જ વપરાતો હોય તો તે એક વાત છે, સ્વત્વ નથી. પરંતુ જો તે નફો ધંધાના પાયા સહર બનાવવામાં, કામ કરવાના સંજોગોમાં સુધારાઓ કરવામાં, મજુરીના દરોમાં પણ સુધારાઓ કરવામાં તેમજ મજુરીના ક્ષેત્રનો વિસ્તાર કરવામાં, વપરાતો હોય તો તે એક જુદી જ વાત છે, સ્વત્વ છે. આવા કામોમાં વપરાતી મૂડીને ગમે તેમ બેઠરકારીકારી રીતે અડકવું જોઈએ નહીં. એ મૂડી તો બધાની સેવાને માટે જ છે, જો કે પ્રત્યક્ષ અથવા એકની દકુમત નીચે તે ભલે રોય.

આ નફાની માલિકિ ખરી રીતે જોતાં ત્રણ જણની છે પ્રથમ, ધંધાની પોતાની-મતલબજે, તે ધંધો સ્થિર, સહર અને ખીનતો બને તેમ કરવામાં તે નફો મોટી પહેલો વપરાવો જોઈએ. ત્યારબાદ જે માણુસોએ એ નફો ઉત્પન્ન કરવામાં મદદ આપી હોય તેમની; અને છેવટમાં, કંઈક અશે, સામાન્ય જનતાની ફતેહમંદ ધંધો ચોજના ધડનાર ઉત્પાદન કરનાર, અને ખરીદનાર, ત્રણેનાં હિતોને લાલદાયી હોવો જોઈએ.

કાંઈ પણ સદ્દર ગણાતા ધોરણની દૃષ્ટિથી જોઈશું તો જણાશે કે જે લોકોનો નફો લેવા જ મોટા પ્રમાણમાં હોય તેમણે જ કિંમતોમાં કાપકૃપ કરવાની પહેલ કરવી જોઈએ. પરંતુ તેઓ તેમ કદી કરતા જ નથી. બહારનો કાલણ બધાં ખર્ચોનો બોલે તે માત્ર ધરાક ઉપરજ દોળી પાડે છે. તેમના સમગ્ર ધંધાની પાછળ તેમના તત્ત્વજ્ઞાનનો મુદ્દો એકજ હોય છે કે “ જ્યાં સુધી સંસ્કૃત મળતર છે ત્યાં સુધી બીધા જ કરો, ” આવી દૃષ્ટિવાળા માણસો પાસેથી ખીજી વધારે આશા રાખી શકાય? તેઓનાં શેઠક નાણું જમા થએલા ચોપડાના બહાર તેઓની દૃષ્ટિ જઈ શકતીજ નથી.

આવા માણસો મળુરીના દરોમાં હસ, વીસ ટકાના કાપના મજામાં લાંબી ચોડી વાતો સહેલાઈથી કરી શકશે, પરંતુ તેમના નફામાં જ હસ, વીસ ટકાનો કાપ મુકવાની બાબતમાં તેઓ મૌન જ સેવશે. પરંતુ ખરેખરો ધંધાદારી માણસ તો તે જ કહેવાય કે જે સમગ્ર જનતાનાં દરેક હિતોને ધ્યાનમાં લઈ, તેને ઉપયોગી થઈ પડવાના ઉદ્દેશથી જ, તેના ધંધાને સ્થિર કરવામાં પોતાનો કાળો આપવાને ઉત્સુક હોય શક્તિમાન હોય.

શેઠક નાણું લખ્યા મોટા પ્રમાણમાં હાથ ઉપર રાખવાની અમારી હંમેશની નીતિ છે એ બધું નાણું આખા દેશની બેંકોમાં મૂકી રાખેલું હોય છે અમે ઉછીના પૈમા લેતા નથી, પરંતુ અમારી સાખના એવા માગે અમે નક્કિ કરી રાખ્યા છે, કે જેને લઈને અમે તેટલી મોટી રકમ બેંક પાસેથી અમે ઉછીની રૂપ ચકીએ હોએ. પરંતુ શેઠક રકમને ચાપણ તરીકે ગણી મૂકવાથી ઉછીનું લેવાની બહુ જરૂર પડતી નથી કાંઈક કટોકટીનો પ્રસંગ ઉભો થાય તેને પહેલી વળવાને માટે જ અમે એવું સાધન રાખી મૂકીએ હોએ. યોગ રીતે, અને યોગ્ય સમયે, પૈમા ઉછીના લેવાની પદ્ધતિ મામે મને કંઈ વિરોધ નથી. માત્ર બધ મને એજ રહે છે કે એમ કરવા

જતાં, આખા ધંધાનો હું જ નિયામક બની જઈં, અને સેવાના ઉદ્દેશને વિસારે મૂકી, તેને બીજાઓના હાથમાં મોંપી દઉં, એવી વસ્તુસ્થિતિ ઉભી થાય, અને તે મને પસંદ નથી.

મોસમની ક્રિયાઓની ક્ષણિક ભરતીને જિતવામાં, તેને કાબુમાં રાખવામાં જ, ધંધાને લગતી તેની આર્થિક બાબતોનું એક મહત્વનું અંગ સમાયલું છે. પૈસાની આવક મતલ થતી ગહેવી જોઈએ આપણા નિર્ણીત કામમાંથી આપણે જો લાભ મેળવવો હોય તો તે કામ ચીવટથી અને ધીરજથી કરવાથી જ મળી શકે છે. કામ બધું કરી દેવામાં નિર્ણયક બધું મળે છે.

આવી રીતે કામ કરવાના આંતરિક બળ ઉપર, મોસમિયા કામ-અમુક વખતમાં કરવાનાં અમુક જ કામ-જખજખરત અંકુશ સમાન છે. સારા યાંત્રિક કામ કરનારાઓ, વરસના અમુક મહીનાઓને માટે જ, સારા હોય એવાં કામો લાગે જ સ્વિકારે છે. વર્ષના બારે મહીના સંપૂર્ણ જોમથી કામ કર્યા કરવું, તે કામ કરનારાઓમાં ખરેખરી શક્તિ હોવાની સાબિતિ પૂરી પાડે છે, હમેશને માટે એવો માલ બનાવવાની બ્યવસ્થિત સંરથા એક ઉભી કરે છે, અને જે માલ ઉત્પન્ન થાય તેમાં વારંવાર સુધારાઓ દાખલ કરવાનો અવકાશ આપે છે. વધારામાં કોઈ પણ પ્રકારના ખર્ચ વગરની તોફરીને લીધે, તેવા કારખાનામાં કામ કરતા માણસો પણ એ ધંધાની બધી ક્રિયાઓની સાથે વધારે ને વધારે માહિતગાર થતા જાય છે.

આખામે વર્ષ દરમિયાન કારખાનાએ ગાડીઓ બનાવ્યા જ જવી જોઈએ વેચાણ ખાતાવાળાઓએ ગાડીઓ વેચ્યા જ કરવી જોઈએ, અને ધરાકે અગર તેના વેપાગ કરનારે ખરીદા જ કરવી જોઈએ, જો એ ધંધામાંથી એ દરેક વધારેમાં વધારે નફો પ્રાપ્ત કરેલા હોય તો.

આ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના ધંધામાં આ પ્રશ્નનું મહત્ત્વ સૌથી પહેલું અમને જ સમજાયું હતું. ત્યારે માગણી પ્રમાણે જ ગાડીઓ અમે બનાવતા, અને દરેક મહીને, એવી રીતે, અમે લગભગ પચાસ ગાડીઓ બહાર પાડતા, ત્યારે માગણી આવતા પહેલાં વેચાણને માટે રાહ જોવાનું બ્યાજબી લેખાવું; અને કારખાનાવાળા પછુ એ ગાડી બનાવતા પહેલાં તેની માગણીની રાહ જોતો.

પરંતુ ઘણા જ ટુંક સમયની અંદર અમે જોઈ શક્યા કે એમ માગણી ઉપર આધાર રાખી બેસી રહે, અમે અમારો ધંધો કંઈ ખીસવી શકીશું નહીં. વળી, ઈચ્છા હોય છતાં કારખાનું કંઈ એવું વિશાળ બાંધી શકવાની સ્થિતિમાં અમે હતા જ નહીં, કે જેની અંદર, માર્ય અને આગસ્ટ મહીનાઓની વચ્ચેમાં જ, આખા વર્ષ દરમિયાન જોઈતી બધીએ ગાડીઓ બનાવી ખડકાવી શકાય. તેથી જ, ઘણાં વર્ષો પહેલાંથી જ, જનતાને એવું ઠસાવવાનો, અમારો પ્રયત્ન ચાલુ હતો કે આ ફોર્ડની ગાડી એ માત્ર ઉનાળાની મોજશોખનું જ એક સાધન છે એમ ન માનવું, પરંતુ એ તો આખા વર્ષ દરમિયાનની એક જરૂરિયાતની વસ્તુ છે. એ ગાડીના વેપાર કરનારને પણ એવા પ્રકારની કેળવણી આપવા માંડી કે તે ભલે શિયાળામાં, ઉનાળામાં વેચાય તેટલી, ગાડીઓ વેચી ન શકે, પરંતુ ઉનાળાની માગણીને પહોંચી વળવા સાર, શિયાળામાં તેણે ગાડીઓનો સારો જોવો જરૂરો તો બેઝો કરી જ રાખવો જોઈએ. અમારી આ બંને યોજના ફળીભૂત થઈ છે; દેશના ઘણાખરા ભાગોમાં જેટલી ગાડીઓ ઉનાળામાં વપરાતી જોવામાં આવે છે, તેટલી જ હવે શિયાળામાં પણ વપરાવા લાગી છે. ગાડીઓ બરફ અગર મદવ મમે ત્યાં ચાલી શકે એવી છે. એટલે શિયાળાનાં વેચાણો હંમેશાં વધતાં જ જાય છે, અને માત્ર મોસમિયા માગણી

નવારી પાસેથી ઝોળી થતી જાય છે; અને જરૂરિયાતને પહેલેથી ખ્યાલ બાંધી તે પ્રમાણે પહેલેથી જ ખરીદ કરવામાં તેને લાભ છે એમ પણ તે જુએ છે. આ રીતે અમાગ કારખાનામાં અમુક મોમમ જેવું કશું રહેતું નથી. ઉત્પાદન સતત જ ચાલુ કરે છે, મિલાય કે અસકયામતની નોંધ લેવાને સગવડ પડે તેટલો વખત કામ બંધ ગણવું પડે. અતિથય મંદીના મમયમાં અમને આ બાબતમાં ખલેલ પહોંચી હતી. પરંતુ એ ખલેલ પણ અમે વ્યર્થ જવા દીધી નથી, કારણ તે દરમ્યાન બજારના મંજેગોને અનુકૂળ થવાની ક્રિયા અમે માધી ચકયા.

ઉત્પાદન સતત મળી શકે તેને માટે, અને તેને લઈને પૈમાની હેરફેર પણ કાયમની ગ્હી શકે તેને માટે, ધણી જ કાળજી અને સંભાળપૂર્વક અમારે અમારી બધી ક્રિયાઓ કરવી પડતી હતી. મેથાણ અને ઉત્પાદનનાં ખાતાઓ, દરેક મહીને, અંદર અદર મગી, ધણી જ સાવચેતી પૂર્વક ઉત્પાદનની યોજના તૈયાર કરે છે; અને તેમાં તેમને હિંદેશ એ જ હોય છે કે હાથ પર જેટલી માગણી હોય તેટલી જ ગાડીઓ, રવાના કરવા માટે, ઉત્પન્ન કરવામાં આવે. પહેલાં ત્યારે અમે આખી ગાડીઓ એકઠી કરતા, અને વહાણમાં ચઢાવતા, ત્યારે આ પ્રજન બહુ મહત્વને યજ્ઞ પડતો, કારણ તૈયાર થએલી ગાડીઓ એક જગ્યામાં ખાકી શકાય એવી વિશાળ જગ્યા જ પહેલાં તો અમારી પાસે હતી નહીં. હાલમાં તો આખી ગાડીઓને બદલે તેના જુદા જુદા ભાગો જ અમે વહાણ પર ચઢાવીએ છીએ. ડ્રોઈન્ટ જીક્સામાં જે ગાડીઓ મોકલવાની હોય તેને જ આખી એકઠી કરી અમે ચઢાવીએ છીએ. આ પદ્ધતિને લીધે અમારી ક્રિયાઓનું સમતોલપણ જાળવવું, એ મહા બારીકમાંની બારીક, અને નાજુક-માંની નાજુક વાત બની રહે છે.

નદાનો ગાળો ધણો નાનો હોવાને લીધે, બરોબર પ્રમાણમાં

એકંદર નફો મેળવી શકાય તેને માટે, જે બધાની હેરફેર પણ જ ઝડપી હોવી જોઈએ. અમે ગાડીઓ બનાવીએ છીએ તે વેચવા માટે, નહીં કે સંઘરી રાખવાને માટે; એટલે જો એક મહીનેા અમારુ ઉત્પાદન અણુવેચાપણું રહે તો તે એટલી મોટી રકમ ફેરવાઈ જાય કે જેના ઉપરનું બ્યાજ જ ધણું મોટું થઈ જ વર્ષ પહેલાં ઉત્પાદનની યોજના તૈયાર કરી રાખવામાં આવે । અને તેને અનુસરીને, દરેક મહીને કેટલી ગાડીઓ બનાવવી, કેટ નહીં, તેની સંખ્યા પત્રક પ્રમાણે જ નિર્મિત કરી રાખવામાં આ છે. કાચો માલ, કે પાકો તૈયાર થએલો માલ—જેમાંથી એકનો જથ્થો સંઘરી રાખવાનું અમને પાલવાં શકે એમ નથી હોય અમારે ત્યાંથી દરેક વસ્તુ જેમ બહાર જાય તેમ અંદર પણ આવે એ પ્રમાણેની હરહંમેશની ક્રિયા ચાલુ રહેવી જોઈએ: આ પ્રમા કરવામાં ધણી વખત અમને મુશ્કેલીઓ ઉભી થતી; પણ તે કં વખતે તે મુશ્કેલીઓમાંથી થોડા થોડા માટે પણ અમે હમેશાં બં જ ગયા છીએ.

હેવટમાં, સાર રૂપે ફરી બધી હકીકત કહી જાઉં તો કહેવ કે, આર્થિક મદદ ખરેખરી જરૂરની હોય તો તે દુકાનને જ કરવા છે. તેણે કદી અમને દગો દીધો નથી. અને એક વખત, ઊભ જ્યારે અમે પૈસાની સંકડામણમાં મૂકાયા હતા ત્યારે, અમને અથ તેણે પૂરવાર કરી બતાવ્યું કે, બહારની આર્થિક મદદ કરતાં, અંદર ને અંદરની જ આર્થિક મદદ, અમને એ સંકડામણમાંથી, તદ્દ સહેલાઈથી, કેવી સારી રીતે છોડાવી શકે એમ છે.

## પ્રકરણ ૧૨ મું.

### પેસા-સ્વામી કે ભૂત્ય ?

ઇ. મ. ૧૯૨૦ ના ડિસેમ્બર મહીનામાં આખા દેશભરમાં ધંધાની સ્થિતિ એવી થઇ ગઇ હતી કે તે માત્ર કાળની જ નહોતી રાહ જોતી ટકી રહી હોય સ્વયંચાલિત વાહનોનાં જેટલાં કારખાનાં ઉધાડમાં તેના કરતાં વધારે ખંધ કરી દેવામાં આવ્યાં, અને ઉધાડાં પૈકીમાંનાં ધણાંખરાં પણ બહીષ્કારાઓના સ્વાધીનપણામાં મૂકી દેવામાં આવ્યાં હતાં. લગભગ દરેકે દરેક ઔદ્યોગીક કંપની સામે તેની આર્થિક સ્થિતિ સંબંધી વાતો ઉડી રહી હતી, અને મને એ વાતોમાં રસ ત્યારે પડ્યો કે જ્યારે ખુદ અમારી ફેક્ટરી કંપની માટે મેં એવા અહેવાલો બહાર પડતા જોયા કે તે કંપનીને પૈમાની તરુકે ઉભી થઇ હતી, એટલું જ માત્ર નહીં, પણ આગળ વધીને એટલે સુધી જણાવવામાં આવ્યું હતું કે તેને પૈસા મળી શકતા જ ન હતા. અમારી કંપની માટે ઉડતી દરેક જાતની અફવાઓનો મને પૂરેપૂરો અનુભવ છે—તે એટલે સુધી કે હવે એવી અફવાઓનો ઇન્કાર કરવાનું પણ હું બ્યાબજી લેખતો નથી. પરંતુ પહેલાંના બધા અહેવાલો કરતાં આ વખતના અહેવાલો કંઈક ભુદીજ પ્રકારના હતા. આ વખતે તે ધણા જ ચોક્કસ, અને અમુક અમુક સંજોગોને અનુલક્ષીને જાણે કરવામાં આવતા હોય તેવા હતા. એ અહેવાલો દ્વારા જ મને ખબર પડી કે પેસા ઉછીના લેવાની પદ્ધતિ સામે મારો જે અણગમો અને વિરોધ હતો તે હવે ફેગવાઇ ગયો હતો, અને તેથી હવે જમે તે કોઇ એકાદ દિવસે મને જાતે મારા હાથમાં મારી હેંટ લઈ પૈસાની માગણી કરતો વૉલ સ્ટ્રીટમાં આમ તેમ દોડતો સૌ કોઇ જોઈ શકશે. વળી કેટલીક વાતો તો તેન થીયે આગળ વધીને જણાવતી હતી કે કોઈ પણ માણસ મને પૈસા

આપશે જ નહીં, અને તેથી મારે કદાચ મારો આખો ધંધો વિખેર, નાંખી, તેમાંથી સમૂળગી રુખસદ લઇ, ઘેગ બેસી જવું પડશે.

ઉપર પ્રમાણેની અફવાઓમાં સત્યાંશ્ય તે! એટલે ખરો જ કે પેમા સંબંધીનો થોડો વત્તો પ્રશ્ન તે સમયમાં અમને ઉભો થયો ખરો. ઇ. મ. ૧૯૧૯ માં આખો ફ્રાન્સ મોટર કંપનીમાં માલનો જે સમગ્ર જથ્થો હતો તેનું દિત ખરીદી લેવા માટે સાત કરોડ ડૉલર અમે ઉછીના લીધા હતા. તેમાંથી ત્રણ કરોડ ત્રીમ લાખ ડૉલર જેટલી રકમ અમારે પાછી આપવાની બાકી હતી. એક કરોડ એંશી લાખ ડૉલર આવકવેરાના સરકારને ભરવાના નિકળતા હતા, અને હંમેશની મારફત કામ કરનારાઓમાં વર્ષ આખરે વહેંચવામાં આવતું બોનસ વહેંચવાનું બાકી હતું, જે લગભગ માત્ર લાખ ડૉલર જેટલું થવા જવું હતું. એટલે, એકંદરે, ઇ. સ. ૧૯૨૨ના મનુષ્યારીની ૧ લીયા એપ્રિલની ૧૮મી સુધીમાં, અમારે પાંચ કરોડ એંશી લાખ ડૉલર જેટલી રકમ આપવાની નિકળતી હતી. બેંકમાં અમારે ખાતે માત્ર બે કરોડ ડૉલર જ જમા હતા. આ અમારા સર-વૈયાનું પર્તક બધાની જાણમાં હતું, અને મને લાગે છે કે બધાએ એજ પ્રમાણે ધારી લીધું હતું કે બીજા ત્રણ કરોડ એંશી લાખ ડૉલરની અમારે જે જરૂર હતી તે ગમે ત્યાંથી ઉછીના લીધા સિવાય અમે પૂરી કરી શકવાના જ નથી. કારણ એ કંઈ નાની સુતી રકમ ન હતી. વૉલ સ્ટ્રીટની મદદ સિવાય એવડી મોટી રકમ ક્યાં પથી અને મહેલકથી કંઈ ઉભી થઈ શકે નહીં. આ પૈમાને માટે અમે પૂરેપૂરા ચોખ્ખા અને લાયક હતા. બે વર્ષ પહેલાં અમે માત્ર કરોડ ડૉલર ઉછીના લીધા હતા, પરંતુ અમારી આખી ધે મિલકત બિન-બોગમની હોવાથી, તેમજ બીજાં વ્યાપારીને હતતાં દેાં અમારે નહીં હોવાથી, અમને જે મોટી રકમ જોઈતી હતી તે કાળના પણ ત્રિલજ વગર ગમે તે કાઈ ધીરવાને ખચકાત નહીં,



હાલી અમારી તે માગણીને એક કાયદાકારક ધંધાની દૃષ્ટિથી પણ ગમે તે બંધે તે વખતે આવકારી હોત.

પરંતુ મેં જોયું કે અમને પૈસાની જરૂર હિબી થઇ હતી એ વાતુરિયતિનો લાભ લઇ, ઔઘોગીક દૃષ્ટિએ, તાજે-તરમાં મળવાની નિષ્ક્રિયતાની તૈયારીના પૂગવા રુપે, તેનો પ્રચાર કરવામાં આવેલો હતો. એટલે મને વહેમ ગયો કે જો કે દેશના બધા ભાગોમાંથી આવી અફવાઓના તાર સમાચાર છુટી રહ્યા હતા તો પણ અમુક એક જ મૂળ જગ્યા હિપરથી આ પ્રમાણેનો ફેલાવો કરવામાં આવતો હોવો જોઇએ. આ મારી માન્યતાને વધારે બળ ત્યારથી મળ્યું કે જ્યારથી અમને એવી ખબર થઇ કે ઝેટલ ક્રિક ઉપરનો એક ધણો ભારે શરીરવાળો આર્થિક ખાતાનો અધિપતિ અમારી આવી આર્થિક સ્થિતિની તીવ્રતા સંજ્ઞાથી વારે વારે પત્રિકાઓ દ્વારા ખબર કંપા કરતો હતો. તેથી મેં એક પણ એવી અફવાનો જાણે અંગણે પણ ઇન્કાર ન થઇ જાય તેને માટે ખાસ કાળજી રાખી. અમે અમારી આર્થિક મોજનાઓ સ્વતંત્રપણે ધડી તૈયાર કરી રાખી હતી, અને એ મોજનાઓમાં પૈસા ઉછાના લેવાની વાતને કંપાએ રચાન હતુ જ નહીં.

ધંધાના અનુભવી તરીકે જેટલા આગ્રહ અને જોગથી હું ઠહી રાકું તેટલું ઓછું, કે પૈસા ઉછાના લેવાનો ખરાબમાં ખરાબ મમય એ જ છે કે જ્યારે જોકવાળાઓ એમ સાગી રીતે જાણતા હોય અને ધારતા હોય કે તમને ખરેખર જ પૈસાની તાણુ હિબી થઇ છે. આગલા પ્રકરણમાં અમારા આર્થિક સિદ્ધાંતોની રુપરેખા મેં દોરી હતી. એ સિદ્ધાંતોનો જ માત્ર અમે અમલ કરવા માગી ચાયા અમે અમારા ધંધાની સંપૂર્ણ આંતરિક સંકલ્પ કરવાની યોજના તૈયાર કરી.

જરા આપણે પાછળ દૃષ્ટિ કરીએ, અને જોઈએ કે આ' । સમયે મળે । કેવા હતા ઈ. સ ૧૬૨૦ની શરુઆતમાં પ્રથમ જ એરા ચિન્હો । જુદાં જુદાં જોઈએ એમ સમજાવ્યું પડી કે લલકરને લીધે અસ્તિત્વમાં આવેલું સદાના ધંધાનું અસાધારણ જોમ હવે લાંબો વખત ટકી રહે તેમ નથી. માત્ર લલકરના વમળમાંથી ઉભા થએલા કેટલાક ધંધા, જેને ખરેખરી રીતે ઉભા થવાનો અવકાશ જ ન હતો, તે નિષ્ફળ જવા લાગ્યા. લોકોની ખરીદ સક્તિ મદ યર્ષ યર્ષ અમરા વેચાણો એમને એમ ચાનતા તો હતા, પરંતુ અમને પણ ખાત્રી થઈ ગઈ કે વહેના મોડા તેમાં પણ જોઈ આવશે કિ મતોમાં કાપકૂપ કરવાની મે ગભીરતાથી વિચારણા કરી પરંતુ દરે જગ્ય એ ઉત્પાદનના ખર્ચનો આંકરો હદનહાજ જતો રહેતો હતો. ઉંચા દરો છતાં અમજિવીઓ કામ જોણું ને જોણું આપતા હતા. કાચો માલ પૂરો પાડનાર જે લોકો હતા તે હજી અદર ને અદર ચાલતા હતા અને એક ભયકર ચવાઓમાંની એ માદામાં સાઈ ચિનગારીઓ જણાતી ક્રૂની તેના પ્રત્યે દુર્વંશ મેવાણું હતું

જુન મહીનામાં અમાગ વેચાણો ઉરર અ નો અમર થવા માડા જુદાં મપ્ટેન્ગર મુધીમાં, મહીને મહીને, વેચાણો ધંધા જ માડય માધાન્ય જનતાની ખગીદચકિને મુખબ થાય તુ ક ઈક કરવાની અમને ફગ્ગ પડી તેથી મપ્ટેન્ગરમાં અનાગી સદેલગાદની ગાડીની કિ મત જે પહેલા પછપ ડાંતર હતી તે હિતાગને ૪૪૦ ડાંતરની કરે નાખી ઉત્પાદનન ખર્ચ કરતાં પણ ધણી નીચી અમે અમારા વેચાણ કિ મત કરી લીધી આને લીધે ચાતાનગખમાં જરા ઉરકેરખા થઈ, અને અમારા ઉપર ટીકાઓ પણ ધણી થવા લાગી. જે મ તેગો દતા તેમ અમે નાદકની ડખલજિગ કરતા દતા, એવું કહેર મા આ થુ હતું. અને ખરેખર અમે એ જ કરતા હતા. કિ મનોને તેની કૃત્રિમ ટોચેથી ઉતરી નેમજિંક મ ની ઉપર સ ની

કવામાં અમે' અમારાથી જે કંઈ બનતું તે જ માત્ર કરી રહ્યા હતા. અને હું દંડતાપૂર્વક માનું છું કે જો આ વખતે, અગર જરાક તે પહેલાં, માલ બનાવનારાઓ અને તેને વેચનારાઓએ તેમના માલની જિંદગી જિંદગી કિંમતોમાં સખ્ત કાપકૂપો કરી હોત, અને પોતાના ધંધાની એ રીતે સંપૂર્ણપણે આંતરિક સફાઈ કરવા તરફ સેજ વધારે કાળજી રાખી હોત, તો જે લાંબા સમય સુધી ધંધાની મંદી રહેવા પામી તે રહેવા પામી હોત નહીં. જિંદગી કિંમતો મેળવવાની આશામાં ને આશામાં પોતાના ધંધાની સુવ્યવસ્થા કરવાનું કામ તેઓએ લખાવ્યું, એવું થયું. કારણ ધારેલી જિંદગી કિંમતો કોઈને પણ મળી નહીં, અને ઊંચટા વધુ ને વધુ તુકસાનીમાં તેઓ ઉતરતા ગયા. એકારીને લીધે મજૂરીના દરોની અંદર કાપ મૂકાયો. અને એ રીતે ખરીદનાર અને વેચનાર એકબીજાથી વધારે ને વધારે અગગા થતા ગયા, છેક હેવટની ક્ષણ સુધી વધારે નફો મેળવવાની આશાને વળગી રહેવું એ, હું માનું છું કે, દરેક મનુષ્યને માટે સ્વાભાવિક હશે. પરંતુ ધંધાની દૃષ્ટિએ તદ્દન અયોગ્ય છે.

કિંમતના કાપ પછી અમારાં વેચાણો ધણાં વધ્યાં, પરંતુ તરત પાછાં તે ઘટવા માંડ્યાં. દેશની ખરીદશક્તિને પૂરેપૂરા અનુકૂળ અમે' નહોતા થયા. ખરીદ કરવું લોકોને સહેલું નહોતું થઈ પડ્યું. છુટક માલની કિંમત, સામાન્ય રીતે, છેક તળિયા સુધી નીચે નહોતી પહોંચી. લોકોને એવી કિંમતો ઉપરથી વિચાર લાગી ગયો હતો. ખીજા કાપની યોજનાઓ અમે' ઉપસ્થિત કરી, અને મહીનાની લગભગ એક લાખ ગાડીઓ જેટલું ઉત્પાદન થાય એવી વ્યવસ્થા અમે' કરી. વેચાણની દૃષ્ટિએ આટલું મોટું ઉત્પાદન બરોબર નહોતું. પરંતુ અમારી એવી ઇચ્છા હતી કે અમારી પાસે જે કંઈ કાચો માલ હતો તે, અમારે વેંધ કરવું પડે તે પહેલાં, તૈયાર થઈને વપરાઈ જાય તો સારું. માલની પૂરેપૂરી ગણતરી કરવા, નવા અંદર

ખાતેથી સુધારો કરવા, અમને લાગતું હતું કે થોડો વખત અમારે પણ કામ બંધ કરવું જ પડશે—પરંતુ ફરી બીજા વધારાના કાપથી, ધંધેા ઉધાડતાની સાથે, ગાડીઓની માગણીને પહોંચી શકાય તેને માટે હાથ ઉપર ગાડીઓ તૈયાર હોય, એ ઉદ્દેશથી અમે અમારુ ગાડુ ગળડાવ્યુ. પછીથી નવી ગાડીઓ નવાં, પરંતુ એછી કિંમતે લેવાપલાં, સાધનોમાંથી બનાવી શકાશે એમ અમારું ધારતું હતું.

ડિસેમ્બર મહીનામાં કામકાજ અમે બંધ કર્યું. લગભગ એ એક અઠવાડિયામાં પાંચ કામ અમે શરૂ કરી શકીશું એવી અમારી ધારણા હતી. પરંતુ અમારી પાસે ઘણું કામ હતું, એટલે લગભગ છ અઠવાડિયા સુધી અમે ફરી કામ ચાલુ કરી શક્યા નહીં. જે ક્ષણે અમે કામકાજ બંધ કર્યું તે જ ક્ષણથી અમારી આર્થિક સ્થિતિ સંબંધી અવનવી અફવાઓ વાતાવરણમાં ફેલાઈ ગઈ. હું નાણું છું કે આ વખતે કેટલાક આજીવનના મનમાં એમ હતું કે પૈસા મેળવવા માટે અમારે બજારોમાં રખડવું જ પડશે. પરંતુ અમે પૈસાની તો ઠાણની પાસે માગણી કરી જ નહીં, કારણ પૈસાની અમને જરૂર નહોતી. છતાં એક જણ તો ખરેખર જ અમને પૈસા આપવાને માટે બહાર પડ્યો હતો. ન્યુયૉર્ક બેંકનો તે એક અધિકારી હતો. એક દિવસ તે મને મળ્યો, અને મને એક આર્થિક યોજના તેણે ઘડેલી તે સમજાવવા મંડ્યો. એ યોજનામાં એક મોટી લોન ( ઉછીની રકમ ) લેવાનો સમાવેશ કરવામાં આવ્યો હતો; અને તદુપરાંત, જે બેંકે એ લોન આપે તેમનો એક પ્રતિનિધિ અમારી આખી કંપનીની આર્થિક સ્થિતિનો કાણુ તેની પોતાની પાસે રાખે. અને તે કંપનીના કાષાયક્ષ તરીકે કામ કરે. એ વાતોનો પણ સમાવેશ કરવામાં આવ્યો હતો. એ લોકો અમારા પ્રત્યેની શુભેચ્છાથી જ આ પ્રમાણે કરવા આવ્યા હતા તેની મને ખાતરી છે. પૈસાની તો અમને જરૂર ન હતી. પરંતુ વાત એમ હતી, કે તે વખતે

અમારી કંપની કોષાધ્યક્ષ વિનાની હતી. એટલે તે વસ્તુસ્થિતિનો ખ્યાલ તે બેંકરોએ અને બહુ સારો કરાવ્યો. મેં મારા પુત્ર એક્સસલને અમારી કંપનીના કોષાધ્યક્ષ તથા પ્રમુખ તરીકે કામ કરવાની સૂચના કરી. આમ અમારો કોષાધ્યક્ષ પણ નક્કી થઈ ગયો, એટલે બેંકરોને અમારે માટે કરવા જેવું કશું હવે રહ્યું ન હતું.

ત્યારબાદ અમે ધંધાની આંતર વ્યવસ્થા કરવા તરફ વળ્યા. લઘાઈ દરમ્યાન, લઘાઈને લગતાં ધણા પ્રકારનાં ખીજાં કામોમાં અમારે રોકાઈ રહેવું પડ્યું હતું, એટલે એક જ પ્રકારના ઉત્પાદનના સિદ્ધાંતથી અમારે વેગળું જવું પડ્યું હતું. અને એને લઈને ખીજાં ધણાં નવાં ખાતાંઓ અમારે વધારવાં પડ્યાં હતાં, ઔદિસનાં માણુ-સોનો કાફો પંથુ ધણો વધી ગયો હતો, અને નિરર્થક વ્યયનું તરત મોટા પ્રમાણમાં ધુસી જવા પામ્યું હતું. લઘાઈનું કામ, એટલે ધમાલનું અને ઉતાવળનું કામ-એમાં નિરર્થક વ્યય પણ ધણો જ થવાનો. એટલે અમે ગાડીઓના ઉત્પાદનને માટે જે વધાગ પડ્યું અને નિરુપયોગી હતું તે બધું કાઢી નાંખવાની શરૂઆત કરી.

તાર્કાલિક પગાર ચૂકવવાનું જે અમે ઠરાવ્યું હતું તે, તદ્દન રહેઝાઈ જ નકડી કરેલા, અમારા કામ કરનારાઓને બોનમ તરીકે આપવાના, સાત લાખ ડૉલરનો વરાલ વહેંચી આપવાનું કામ હતું આ વહેંચી આપવાની અમારે માથે કંઈ ફરજ ન હતી, પરંતુ ૧ લી જાન્યુઆરીએ અમે એ આપવા માગતા હતા. અને અમારા હાથ ઉપર જે રોકડ સિલક હતી તેમાંથી એ રકમ અમે ચૂકવી આપી.

આખા દેશમાં અમારી ૩૫ શાખાઓ સ્થપાયેલી છે. આ બધાં કારખાનાં જુદાં જુદાં જાગો એકત્ર કરવાનું કામ કરે છે. પરંતુ તે પૈકીની ૨૨ માં જુદાં જુદાં જાગો બનાવવામાં પણ આવે છે. એ જુદાં જુદાં જાગો બનાવવાનું કામ તેમણે બંધ કર્યું હતું,

પરંતુ ગાડીઓ એકઠી કરવાનું કામ આણુ રાખ્યું હતું. કામ બંધ કરતી વખતે ડેટ્રોઈટમાં કોઈ પણ ગાડીઓ ન હતી. બધા લાગો અમે વહાણો મારફત ચલાવી દીધા હતા, અને જાન્યુઆરી મહીના દરમિયાન ડેટ્રોઈટમાં ધંધો કરનારા લોકોને, સ્થાનિક જરૂરિયાતો માટે, ગાડીઓ લેવા ઠેઠ ચિકાગો અને કોલમ્બસ સુધી જવું પડતું હતું. દરેક વેપારીને 'અમારી શાખાઓએ એક મહીનાનાં વેચાણને પહોંચી વળે એટલી જ ગાડીઓ રવાના કરી હતી. વેપારીઓ વેચણને માટે સખ્ત કામ કરવા લાગ્યા. અને જાન્યુઆરીના છેવટના ભાગમાં અમે દમ હળવર માણસોની સહાયતાથી વ્યવસ્થા ખતાવું એક હાડપિજર ઊભું કર્યું, અને હુલ્સેન્ડ પાર્કમાં ઉત્પાદન કરવાનું કામ શરૂ કર્યું. પરદેશના હિસાબ-કિતાબ અમે મમજી લીધા, અને અમારા વધેલો માલ અમે વેચી દીધો.

ત્યાગબાદ અમે નવેસરથી પૂરેપૂરા ઉત્પાદનના કામને માટે તૈયાર થઈ ગયા હતા. અને ધીમે ધીમે એ કામમાં ફાયદાકારક ધોરણે અમારું ગાડું ચાલતું થયું. અંતરંગ સાઈસરીને લઈ નિર્મલ જતો વ્યય બધો વળાંક ઝુંકાઈને સાફ થઈ ગયો, એ બધો નકામો માલ અમે વેચી નાંખ્યો. દરરોજ એક ગારીની પાછળ, પહેલાં અમે પદર માણસો કામે લગાડતા હતા. પાછળથી તેને બદલે નવ લખાડવા લાગ્યા, આનો અર્થ એ નહોતો કે બાકીના છ જણ એકાઠ થઈ રખડતા હતા. માત્ર તેઓનું કામ, જે અનુત્પાદક હતું તેને બદલે, હવે ઉત્પાદક કરવામાં આવ્યું, એ જ.

અમારું ઔદ્યોગ ખાતુ પણ અમે અડધો અડધ ઝોણું કરી નાંખ્યું. અને એ લોકોને દુકાનોમાં વધારે મારાં કામો આપવાની અમે ઈચ્છા દર્શાવી. તેઓમાંના ઘણાએ તે કામો સ્વીકાર્યા. માલ માટેની માગણી જે તલન કરી હતી તે અમે ૨૬ કરી, અને દરેક જાતની આંકડા ગણતરી જે સીધે સીધી ગાડીના ઉત્પાદનના કામને

હાયમૂત થાય તેવી નહતી, તેો પણ અમે તિર્થાંજલી આપી દીધી.

અમારા જમી ટેલીફોનના વિસ્તારમાંથી લગભગ સાઠ ટકા જેટલો વિસ્તાર અમે ઝાંઝો કરી દીધો. પહેલાં, પાંચ માથુસો ઉપર મેકેક મુકાદમ અમે રાખતા હતા; હવે દર વીસ માથુસો ઉપર અમે એક મુકાદમ રાખીએ છીએ. બીજા મુકાદમો સંચાઓ ઉપર નામ કરે છે.

ગાડા દીઠ વધારાનો દર જે અમે ૧૪૬ ડૉલર ચઢાવતા, તે હાપી હવે ૬૩ ડૉલરનો થયો. દિવસની ચાર હજાર કરતાં વધારે ગાડીઓનું ઉત્પાદન, અને ઉપરનો દર, એનો જે હિસાબ કાઢીશું તે જરૂર સમજાશે કે કરકસરની ચે જરૂર નથી, મજૂરીના દરો કાપવાની ચે જરૂર નથી, માત્ર નિરચક ચતો બચ જે કાળજી પૂર્વક ખચાવી લેવામાં આવે તો અશક્ય લાગતી કિંમત પણ આપણે શક્ય બનાવી શકીએ.

અમારા ધંધામાં નાણાંની હેરફેર અને ઉચ્ચપાયલનો વેગ વધારીને ઝોળા પૈસા કેવી રીતે ખર્ચે શકાય એ સૌથી મહત્વની વાત અમે શિખ્યા-અને એ ઉચ્ચપાયલનું પ્રમાણ વધારવામાં ધી ડેટ્રાઈટ, ટોલેડો અને આમન્ટન રેલરોડની ખરીદી સૌથી અગત્યના કારણમૂળ હતી. કરકસરની અમાગ યોજનામાં આ રેલરોડની ખરીદીએ બધો અગ્રગણ્ય ભાગ ભજવ્યો છે. રસ્તાના વિષયને મેં એક જુદા પ્રકરણમાં છેક્યા છે.

થોડાક અખતરો કર્યા પછી અમને જણાયું કે માલ લાવકષ્ટગ્ન કરવાનો વ્યવહાર જે ખરોખર સુધારવામાં આવે તો જે માલની સ પૂર્ણ બનાવટને માટે ૨૨ દિવસો લાગે છે તેને બદલે ૧૪ જ દિવસમાં તે તૈયાર થઈ શકે. મતલબ કે, પહેલાં લાગતો તેના કરતાં ૩૩ ટકા જેટલા ઝોળા વખતની અંદર કાચો માલ ખરીદી, તેની બનાવટ કરી, ઉવટે ઉત્પન્ન થયેલો માલ વેચનારના હાથમાં મૂકી શકાય.

-શક્યા ન હોત હરેકે આ ધ્યાનમાં રાખવા જેવું છે કે મૂડીદારો પૈસા ધીરીને ધંધાનું દુઃખ મટાડવાનું જણાવ્યું હતું પદ્ધતિઓ. સુધારા વધાગ કરીને નહીં એક ધંધાનેર રોકવાનું તેમણે સૂચન કરે નહતું; પરંતુ એક ખજાનચી રોકવાની તેઓએ તરફદારી કરી હતી

અને ધંધામાં બંકરોનું ચલણ હોવાનું પરિણામ એવું આવવાનું તેઓ હમેશાં નમદ નાણાંની બાજુએ જ વિચાર સેજ કરે છે. તેઓ કારખાનાંને પૈસા રજવાનું સાધન લેખે છે, માલ ઉત્પન્ન કરવાનું રચાન નથી લેખતા. એ માલમાંથી મળતા પૈસા ઉપર જ તકેદારી રાખવાનું તેઓ ઇચ્છે છે, તેના ઉત્પાદનની શક્તિ બરોબર સચવાઈ રહે છે કે કેમ. તે ઉપર તેઓ ઝાઝી દેખરેખ રાખતા જ નથી. તેઓના મગજમાં એ ખ્યાલ કદાપી આવી શકતો નથી કે ધંધો કદી બંધ રહી શકતો નથી. કાં તો તે આગળ ધપવો જોઈએ, કે પછી પાછળ હઠતો જવો જોઈએ. તેઓની માન્યતા એવી છે કે કિંમતમાં ઘટાડો કરવો એટલે એટલો નફો જતો કરવો પરંતુ તેમ કરવાથી ધંધાનું બંધારણ સ્થિર અને ચોક્કસ પ્રગતિમય થાય છે, એવું તો તેઓ માની શકતા જ નથી.

ઉદ્યોગના મંચલનની અંદર મૂડીદારો (બંકરો), જોઈએ તે કરતાં ઘણો વધારા પડતો, મદતવનો ભાગ બજારી રચા છે. ધંધાખગ ધંધાદારી માણસો આ વાત, જાહેર રીતે નથી, તો વ્યક્તિગત ખાનગી રીતે, તો જરૂર કણમ કરશે જ. પૈસાની લેણદેણ કરીને આવકની મારી રકમ ઉભી કરવી, તે ઉત્પાદનના કામકાજમાંથી આવકની મારી રકમ ઉભી કરવા કરતાં વધારે સહેલું છે, અને તેમાં વધારે આવડતની પણ જરૂર રહેતી નથી. જનાં સાખની સત્તાની લગામ હાથમાં રાખનાર મૂડીદાર, મરેરાઈ સામાન્ય ધંધો કરનાર માણસ ઉપર વ્યાવહારીક રીતે બધીજ સત્તા ચોગવતો હોય છે.

છેલ્લા પંદર વીસ વર્ષથી-ખાસ કરીને યુરોપીય મહાન યુદ્ધ



પછીથી-આના ઝંકરોએ પોતાના હાથ ધણે લાંમે સુધી વિસ્તારેલા નેવામાં આવે છે. જો કે ઝંકરનું શિક્ષણ અને તેનો દગ્ગજો, મે ઉપર કહ્યું છે તેમ, ઉદ્યોગ ધધાના સચાલનને નિલકુલ અનુકૂળ થઈ શકે એમ નથી હોતા. મતલબ કે, આવા પ્રકારની વસ્તુસ્થિતિ એ જ સૂચવે છે કે પ્રચલિત આર્થિક પદ્ધતિમાં જ કંઈક ચૂક છે. કારણ ઉદ્યોગની અદર પ્રાધાન્ય અપાણુ જોઈએ એવની ભાવનાને. હોં કે આર્થિક ભડોળને. ઉદ્યોગની વ્યવસ્થામાં ઝંકરોનો પગ તેમની ઔદ્યોગિક ખુચોની કીણવટભરી શુદ્ધિને આભારી, એમ માનવાની કોઈએ પણ જૂલ કરવી જોઈએ નહીં. માત્ર સંજોગોએ તેમને તે ક્ષેત્રમાં ધકેલ્યા છે. એટલે, જે આર્થિક વ્યવસ્થા અને પદ્ધતિને આધારે આપણો હાલનો ઉદ્યોગ-વહીવટ ચાલી રહ્યો છે તે યથાર્થ છે કે કેમ, તે હું નારી પોતાની જાતે જોધી કહાડવા માગુ છું.

અત્રે મારે એ સ્પષ્ટ રીતે જણાવી દેવું જોઈએ કે ઝંકરોની સામે મારે જે વિરોધ છે તે તેમની વ્યક્તિ પરત્વે નથી. ઝંકરો તરીકે, ઝંકરો મામે અને કંઈ જ વાધો નથી. આર્થિક પ્રશ્નોમાં નિષ્ણાત હોય એવા વિચારવત પુરુષોની આપણને હામેશાં ધણી જરૂર રહે છે. ઝંકોમાથી મળતી સવલતો અને સગવડો સિવાય દુનિયાનો ધધો ચાલી શકે તેમ નથી. પેસો તો આપણને જોઈએ જ સાખ પણ આપણને જોઈએ જ નહીં તો ઉત્પાદનના પરિણામોનો વિનિમય અશક્ય થઈ પડે. આપણને મૂડીની પણ જરૂરિયાત રહે છે કારણ તે મિલકત ઉત્પાદન અશક્ય થઈ પડે. પરંતુ આપણી સાખ, અને આપણા ઝંકની સાથેના સહકારના મહાથ્થ યથાર્થ પાયા ઉપર મહાર્યા છે કેમ તે તત્ત્વ નિરાળી વાત છે.

આપણી આર્થિક પદ્ધતિ ઉપર પ્રહાર કરવાનો મારો ઈશ્તિદો નથી. એ આર્થિક પદ્ધતિથી હું ધવાધો છું, અને મારે તેનું વેગ

પૈસો આખરે તો તદ્દન સરળમાં સરળ વસ્તુ છે. આપણે માત્ર લાવલક્ષ્ય કરવાની પદ્ધતિનું એ એક અંગ માત્ર છે એ મનુષ્ય પાસેથી લઈ બીજા મનુષ્યની પાસે માત્ર લઈ જઈ એક સાદી અને સીધી રીતનું જ એ પ્રતિબિંબ છે. પૈસો તદ્દન ધણો જ આકર્ષક છે, ધણો જ જરૂરનો પદ્ય છે. સ્વતઃ તે જાણી અજાણ કહી શકાય એમ નથી. આપણા સામ જિંદગીનું જીવન વ્યવહાર એ ધણો ઉપયોગીમાં ઉપયોગી પામે છે. અને જ્યાં સુધી તેને જ મૂખ્ય ધ્યેય છે તેને તે વગગી રહે છે ત્યાં સુધી, તે હોય રીતે મદદકર્તા થઈ પડે છે, અને કાંઈ પણ રીતે હાનિકારક નિવડતો નથી.

પરંતુ પૈસો હંમેશાં પૈસા તરીકે જ ગણાવો જોઈએ. જેવી રીતે એક કુટુંબ એટલે હંમેશાં બાર ઇંચ જ હોય છે, તેવી રીતે એક ડૉલર તે હંમેશાં એક ડૉલર જ ક્યાં રહે છે ? કાનૂની કારખાનાઓમાં ટનનાં વજનનાં માપો જો બદલાઈ જાય, માંદીઓનાં કુકાનોનાં ચક્ષુ માપો જો ફેરવાઈ જાય, કાપડીયાઓ વિગેરેના માપની લાકડીઓ આજે જેતાણીમ ઈચના માપની દોષ અને જાવની કાસે વગી તેવીસ ઈચના માપની થઈ જાય એમ દોષ, તો મેળો ખગલગાટ કરી મૂકી તેમાં કાચમની દુરસ્તી કરતા ઉપલપાદલ કરી મૂકશે. પરંતુ જ્યારે ડૉલર હંમેશાં ડૉલર રહેતો નથી, જ્યારે મે-ન્ટનો ડૉલર પાંચઠી સેન્ટના ડૉલરમાં બદલાય છે, અમર તો તેની જોઈ પચાસ મેન્ટ, અમર મુતાણીસ સેન્ટના ડૉલરમાં રૂબરૂ પામે છે, ત્યારે તેને વખતે મોંપા પૈમા, ઓછી કિંમતના પૈસા વિગેરેની જૂઓ પાકવામાં શી અર્થ મુમાવશે છે ? જેવી રીતે મે પાઉન્ડ મોળા ઓમમાં કાચી સમાવશે છે, જેવી રીતે એક વર જાણી ઈચમાં કાચી સમાવશે છે, તેવી રીતે એક ડૉલર મે સેન્ટમાં જ કાચી સમાવશે રહે તેવું પ્રજાપની ખાસ જરૂર છે.

જેકરો, જે સીધે સીધુ બેંકોગનું કામ કરે છે તેઓ, આપણી  
લાભની પ્રયત્નિત પૈસા સંબંધની પદ્ધતિના ઉંડાણમાં ઉતરી તેને  
થાઈ રીતે સમજનારા, કુદરતી રીતે, મણી શકાય. અને જે તેઓ  
હીદારોની ખોટી ઉભી થએલી લાગવમને એક વખત તિલાંજલી  
માપવામાં સહાયભૂત થાય, તો બેંકોગ જે જન સમાજની ગહેર  
તેરા કરવા સરળયજ્ઞ છે તે સેવા યથાર્થ રીતે બજાવે અને  
લાભની આર્થિક પદ્ધતિની અંદર જે કંઈ અસમાનતા અને અન્યાયી  
પોરણો ધુસી જવા પામ્યાં હોય તેમાંથી લોકોનો ઉગારો કરે.

અલખત " જો...તો " નું 'જો' અત્રે વિકટ છે જ. છતાં  
દુર્જેમ નથી. સંજોગો વરતુરિયતિને એવી અલ્લક અને સ્થિર  
નારી રહ્યા છે કે જેઓ આ વિષય સંબંધની ખુંચોથી માહિતગાર  
તેઓ જ જે તેની મુશ્કેલીઓ દુર કરવામાં યુગારો નહીં તો  
મે તેવા અનધક પણ તેમ કરવા મંડી પડશે. પ્રગતિ એ કોઈ  
નથ વર્ગ ઉપરના 'જળવાનું' પરિણામ છે, એવું માનવું મૂખાઈ  
રહેલું છે. સામાન્ય ઉન્નતિને માટે. આગળ પડતા વર્ગના અનુ-  
તોનો ઉપયોગ કરી, જે પગલુ આગળ મંડાય તે બડ પ્રગતિનું  
પગલું છે, એમ માની, એવાં પગલતિ અવરોધવાનો પ્રયાસ કરવો  
તેમાં કોઈપણ પ્રકારનું હાપણ રહેલું નથી. આપણે જ્યાં અહીં  
એકત્ર હીએ અને એકત્ર રીતે આપણે આગળ વધવું જોઈએ.  
પ્રગતિના અજલજાટથી કોઈપણ મનુષ્યે, કે વર્ગે, દુઃખી થવાનું,  
મગર ગભરાવાનું, કારણ નથી. જેમના હાથમાં મૂડીની લગામ છે  
તેવાઓ જો એમ માનના હોય કે પ્રગતિ એ કેટલાક નાજા  
મગજના મનુષ્યોના અસંતોષ, અજાણનાં પરિણામ છે, તો તેઓએ  
મજા જવું જોઈએ કે હવે વધુ વખત તેઓ નેતા વરીકેની  
જીવાને લાયક ગયા નથી.

એવા મૂડીવાળાની ધ્યાનમાં જુલોથી લરપૂર એવી આધુનિક

પદ્ધતિ, બીજી સર્વાંગ સંપૂર્ણ પદ્ધતિ કરતાં, વધારે લાભદાયક જણાતી હોય, અને જો તેઓ પોતાનાં બાકીનાં વર્ષો વધારે મારી પદ્ધતિ ઉભી કરવામાં મદદરૂપ થાય તેવી રીતે ન ગાળતાં, અને એ રીતે સમગ્ર દુનિયાના જિવનને માનવંતુ અને ઉન્નત બનેવું જોવાને લાભવાન જનવાને મદદે, અંગત સ્વાર્થના લોભમાં ધન-કાષ્ટ, વધારેને વધારે નફો પોતે એકલા કેવી રીતે મેળવી શકે તેનો જ પ્રયાસ કરવામાં ગાળે, તો જરૂર જુદાં જુદાં દિતોની એક જખરજરત અથકામણુ ઉભી કર્યા સિવાય તેઓ રહી શકનાર નથી પરંતુ એવા સ્વાર્થથી ભરેલા મૂડી-દિતધારીને . ૨૫૪ પહે સંભળાવી દેવું બ્યાજબી છે કે જો પ્રચલિત પદ્ધતિ માત્ર પોતાના સ્વાર્થને પોષે છે તેટલા જ પૂરતી તે હંમેશને માટે કાયમ રહે એવું કરવા તેમનું આ યુદ્ધ હોય, તો તે યુદ્ધમાં તેમને પરાજય જ થવાનો છે. મૂડી કે પૈસાએ બીજું શા માટે જોઈએ ? દુનિયા તે એની એ અન્ને રહેશે જ. માણસો એક બીજા સાથે ધંધા રાજ-ગારથી જોડાયલા રહેશે જ. પૈસો પણ હશે જ અને એ પૈસાના ધંધને કાણુમાં રાખનાર નિષ્ણાતોની પણ જરૂર પડશે જ. માત્ર એને મુશ્કેલીમાં મૂકતી મંથિઓ, અને એવાં ગુચવણુ ભર્યાં ગુચળાં, જ કાઢી નાંખવાં પડશે. અલખરા કેટલેક ટેકાણે સમન્વય પણ કરવો પડશે. તેમાં બેંકો ઉદ્યોગના અધિષ્ઠતા તરીકે કામ કરતી નહીં હોય. ઉદ્યોગના સેવકો તરીકે પોતાની સેવા અર્પતી હશે. ધંધો પૈસાને અંકુશમાં રાખશે, પૈસો ધંધાને અંકુશમાં રાખે એવું નહીં બને. બ્યાજબી પાલન કરી નાંખે એવી પદ્ધતિમાં ધણે અંશે સુધારો દાખલ થએલો હશે; બેંકોજ એ જોખમ કે સાહસનું કામ નહીં બની રહે, પરંતુ જનતાને ઉપયોગી થઈ પડે એવી સેવા જનવનાર સંસ્થા તરીકે નબી રહેશે. દાલમાં સામાન્ય મનુષ્યો માટે કરે તેના કરતાં ધણું વધારે બેંકો કરશે. તેના વહિવટના ખર્ચાઓ,

પૈસામાં જે ધણી વધારા પડતા છે, તે તદ્દન ઝોજા થઈ જશે, અને તે ઝોજાના કામકાજમાંથી મળતો નફો જે જનતાની તે મેવા કરે છે તે જનતાની વ્યક્તિઓને ભાગે જ જશે.

જુની પ્રણાલિકામાંની બે બાબતો ધણી જ આવશ્યક છે. પ્રથમ, એક જ પ્રજાની અંદર આર્થિક અંકુશનું વલણ મોટામાં મોટી મધ્યસ્થ બ્રિટિંગ સંસ્થાએ તરફ રહે છે તે-બીજી, તેવી જ રીતે સારી ચે દુનિયાની અંદર એવું મધ્યવર્તિ વલણ પોતાનો ભાગ લેજે છે તે.

સુધારાના બે માર્ગો આપણી આગળ ખુલ્લા છે. એક છેક તળિયેથી શરૂઆત કરતો માર્ગ, બીજો છેક ઉપરથી શરૂઆત કરતો માર્ગ. બીજો માર્ગ એ વધુ નિયમને અનુસરનારો માર્ગ છે. પહેલો માર્ગ રુશિયાએ અમલમાં મૂકવા માંડ્યો છે તે માર્ગ છે. છેક ઉપરથી સુધારાની શરૂઆત કરવામાં સામાજિક દીર્ઘદૃષ્ટિ, અને સ્વાર્થાધ આપસ્થથી તદ્દન બિલકુલ એવું, હાથ પર લીધેલા કાય પગરવેનું પારમાર્થિક પમરાટ મિશ્રિત પ્રખર પ્રામાણિકપણ-એ બંને શૃંગોની પુષ્કળ પ્રમાણમાં આવશ્યકતા રહે છે.

સમગ્ર દુનિયાનો ભંડાર તેની અંદર ઉછળી રહેલાં નાણાંથી મપાતો નથી. સુવર્ણ જાતે જરીકે મૂલ્યવાન ચીજ નથી. પરંતુ ધનની નિશાની તરીકે તેનો એવો ઉપયોગ થઈ શકે છે કે જેથી જેની પાસે તે હોય, અગર જેના અંકુશમાં તે હોય, તેઓ ખરેખરા ધનને ઉત્પન્ન કરનારને જે સાખની જરૂર હોય છે તે સાખની ઉપર સંપૂર્ણ હકુમત ધરાવતા હોય છે. પૈસાની લેવડદેવડ એ ઘણો કાયદાકારક ધધો છે. જ્યારે પૈસો પોતે વેપારની વસ્તુ બની રહે છે, એવારે ખરું ધન ખસેડાય કે અદલજદલ કરી ચકાય તે પહેલાં, પૈસો પોતે ખરીદ કરી ચકાય કે વેચી ચકાય એવી વસ્તુ બની રહે

છે, ત્યારે બ્યાજખાણીઓ અને સટોરીયાઓને ઉત્પાદન ઉપર એ પ્રકારનો કર નાખવાની પરવાનગી મળી રહેતી હોય એવું થાય છે. ઉત્પાદક બજો ઉપર પૈમાના અકુસધારીઓ જે સ્વામિત્વ ભોગવતા હોય છે તે વધુ બળવાન બને છે. જો કે આપણે એ સમજીએ છીએ કે પૈસા એ આખી દુનિયાના ધનના પ્રતિક સમાન છે, અને દુનિયાની અદર પૈસા કરતાં ધન વિશેષ છે, તો પણ ધણી ખરી વખત ખરેખરા ધનને પૈસા ઉપર જ આધાર રાખી બેસી રહેવું પડે છે, અને એ રીતે ધનથી ભરપૂર, પરંતુ પૈસે ટકે ગરીબાઇમાં સંબડતી, પૃથ્વી-એવી એક અન્યથા બેસેલી, તદ્દન વિરોધાભાસી પરિસ્થિતિ, ઉભી થાય છે.

આ હકિકતો માત્ર આંકડા સાત્તની દૃષ્ટિએ જ ઉપયોગી છે એમ નથી એની અદરથી તો માનવતાનું ભવિષ્ય નીતરવું વાચી ચકાય છે. દુનિયાની ગરીબાઇ માલની અછતને લીધે કદાપી હોતી નથી-પૈસાના મિશ્રસપ્લાને જ તે આભારી છે. પ્રજા પ્રજાની વચ્ચે વધતી જતી વ્યાપારી દરિદ્રાઓ, આંતરરાષ્ટ્રીય સર સાઇ અને અસુધાને જન્મ આપે છે, જેને લઇને વળી મહાન યુદ્ધો શાંતિ નીકળે છે.

ઉપરની હકિકતોમાંથી આવી રીતના, માનવતાને સ્પર્શતાં તાત્કાલિક ઠાઠી ચકાય એમ છે. આમ ગરીબાઇ અને લાલચ, માનવજાતને હરાવ કરતાં મોટામાં મોટા બે, અટકાવી ચકાય એવાં દરો, એક જ વૃક્ષનો એક જ ડાગી ઉપર ઉગી રહેલાં છે.

એટલે કે ઠાઇ વધારે સારી પદ્ધતિ અમલમાં આવે એવો પ્રયાસ થઈ ચકે એમ જ નહીં તેના જ અન્વેષણ તરફ હવે આપણે પ્રયામ કરવો જોઈએ.

## પ્રકરણ ૧૩ મું.

### ગરીબી શા માટે ?

ગરીબી અનેક સંજોગોને આભારી છે, જો કે તેમાંના વધારે મહત્વના સંજોગો જે હોય છે તેને આપણે અંકુશમાં રાખી શકીએ એવા હોય છે. તેવી જ રીતે, વિશિષ્ટ પ્રકારના હક્કો ધરાવનાર થોડા ભાગ્યશાળી સમુદાયનું પણ છે. હું ધારું છું કે ગરીબી અને વિશિષ્ટ હક્કોના ઉપયોગ, એ બંનેને, સદાને માટે તિલાંજલી આપી શકાય એમ છે. તેઓનો વિનાશ કેવળ ઇષ્ટ છે, એમાં જરાયે સંદેહ નથી. બંને અકુદરતી છે; પરંતુ એ પરિણામો લાવવા માટે આપણે કામ, શ્રમ, મહેનત તરફ દૃષ્ટિ વાળવી પડશે, નહીં કે કાયદા તરફ.

ગરીબી એટલે એક વ્યક્તિ અગર કુટુંબ તેના ખોરાક, રહેઠાણ, અને પોષાકના સંબંધમાં બ્યાજખી પ્રકારનો પણ સંતોષ સેવી શકે નહીં એવી સ્થિતિ. ભરણપોષણના દરજ્જામાં કંઈ કંઈ તફાવત રહેવાનાં; માનસિક અગર શારિરિક શક્તિ માણસો સરખા પ્રમાણમાં ધરાવતા હોતા નથી. એટલે માણસો સર્વત્ર સરખા છે, અગર સરખા હોવા જોઈએ એ ધોરણ સ્થિતિની કોઈ પણ યોજના શરૂ કરવામાં આવે તો તે અકુદરતી જ થઈ પડે, અને તેથી કરીને તેનો અમલ સફળતાપૂર્વક થઈ શકે નહીં. બધું જ એક સરખી સપાટી ઉપર લાવી મૂકવાને માટે કોઈ પણ સ્વિકાર્ય પદ્ધતિ અસ્તિત્વ ધરાવી શકતી નથી. એ માર્ગે તો ગરીબી ઉલટી પધવાની જ, અપવાદરૂપ ગ્રહેવાને બદલે માર્વાત્રિક થઈ રહેવાની. ગરીબી માત્ર વિપુલતાથી જ નાશ પામી શકે એમ છે, અને ઉત્પાદનના શાસ્ત્ર જ્ઞાનની અંદર દેવે આપણે એટલા બધા આગળ વધી ગયા છીએ કે કુદરતી રીતે એ દિવસ જોવાની આપણે આકાંક્ષા સેરી જ રહ્યા છીએ કે વધારે ઉત્પાદન અને વડે ચણી એવી તો શાસ્ત્રીય ઝીણવટથી

થએલી હોય કે જધાને પોતાની ચક્રિય અને ઉચ્ચ અનુમાર મે મળી રહેતું જ હોય.

ઉદામ સમાજવાદીઓની દલીલ કે ઉદ્યોગવાદ અમજીવીએ ચગદશે એ અકળ નિવડી છે. આધુનિક ઉદ્યોગવાદ મહેનત કરનાં અને સમગ્ર જગતને, ઉચ્ચ દશામાં ધીમે ધીમે લઈ જાય છે, મ આપણે તેની યોજના અને પદ્ધતિઓથી જરોગર માહિતગાર નોંધએ. શુદ્ધિપૂર્વકના વૈયક્તિક નેતૃત્વથી સારામાં સારા પરિણા ઉપજવી શકાય એમ છે. રાજ્યકારભાર એવો નિષેવાત્મક છે છે કે કોઈ પણ ગ્યનાત્મક કાર્યક્રમને આપદે તે સદાય આપ નથી, પરંતુ પ્રગિતીની આડે આવતા અંતરાયો ખસેડી લઈ તેમ જ જનતા ઉપર વધારે ભારરૂપ થવાનું છોડી દઈને, તે મ નિષેધાત્મક સદાય આપી શકે.

હું નોંધ શકું છું ત્યા સુધી તો ગરીબીના અતર્ગત કાર્ય ઉદ્યોગ અને ખેતીના ક્ષેત્રોની અંદર ઉત્પાદન અને વહેંચણી અમમાન વર્તીવની અંદરજ સમાયવા જણાય છે એ સમતા અભાવે જે દુર્વ્યય થવા જાય છે તે ધણાજ પૂરકળ પ્રમાણ થયે જાય છે. શુદ્ધિપૂર્વકનું નેતૃત્વ હોય, અને સેવા ભાવનાથી કામ થતું હોય, તો આ બધો દુર્વ્યય અટકે. જ્યાસુધી નેતૃત્વ સેવ ભાવનાને વિસારી પેમાનો જ વધુ પ્રમાણમાં વિચાર કર્યા કરે છે ત્યાસુધી આ દુર્વ્યય આગુજ રહેશે એવો દુર્વ્યય દુરદેશી માણુએ શુદ્ધિ વડેજ અટકાવી શકાય, ટુંકી દ્રષ્ટિવાળા માણુએ તેને અટકાવ શકે નહી, કાગણ તેઓ તો માત્ર પેસાનો જ વિચાર સેવ્યા દરત હોય છે. દુર્વ્યય તેમની દ્રષ્ટિને જણાતોજ નથી. સેવા એ એ અવહારમાં અવહાર ભારના એમ ન માનતાં, માત્ર પરગણ અને પારકાનું બહુ ઇચ્છનાર લોકોને જ તે કામની છે, એમ તેએ માને છે. નાની નાની વસ્તુઓમાંથી જીએ તેઓ આવતા નથી, અં



મોટી મોટી વસ્તુઓ તેમની નજર બહારજ રહી જાય છે. માત્ર પૈસા પેદા કરી લેવાના સમયોપયોગી ઉત્પાદનના દષ્ટિબિંદુથી આરંભાયેલું કામ સૌથી ઓછામાં ઓછું ફાયદાકારક છે, એ મોટામાં મોટી વાતનો સ્વિકાર તેઓનાથી થઈ શકતો જ નથી.

સેવાલાવનાનો સિદ્ધાંત કેવળ પરમાર્થવાદ ઉપર અવલંબાવી શકાય ખરો. પરંતુ એ પ્રકારની સેવાનો માર્ગ હંમેશાંને માટેનો સર્વોત્તમ માર્ગ કંઈ જાણી શકતો નથી. વ્યાવહારીકતાને ભાવનાવાદે સતેજ રાખવીજ જોઈએ.

- ઔદ્યોગિક સાહસો જે ધન ઉત્પન્ન કરે છે તેનો ભાગ ન્યાય પુરઃમર વહેંચી શકાય નહીં એવું કંઈ નથી. માત્ર તેને બેગે થતો નફાનો વ્યય એટલા બધા મોટા પ્રમાણમાં થાય છે કે પછી તેની અંદર કામ કરનાર દરેકને તે ધનનો પુરતો હિસ્સો મળી શકતો નથી. તેમ જ તેમાંથી ઉત્પન્ન થએલો માલ એટલી બધી જાતી કિંમતે વેચવામાં આવતો હોય છે કે તેની પણ પૂરેપૂરી ખપત થઈ શકતી નથી.

એવા વ્યયના કેટલાક દાખલાઓ ટાંકી આ હકીકત સમજવા આપણે પચાત્ન કરીશું. શક્તિ અને બળનો થતો દુર્વ્યય આપણે તપાસીએ. મિસિસિપિની ખીણમાં કોલસો નથી. પરંતુ તેની મધ્યમાંથી વહેતી મિસિમિપિ નદી લાખો હોર્સપાવરનું આંતરિક બળ ધરાવે છે. હવે, તેના કિનારા પર રહેતા લોકોને જો તાપ અગ્નિ શક્તિની જરૂરિયાત પડે તો તેઓને હજારો માઇલથી આમાત થતો કોલસો, જે એ નજદીકની નદી તેમને આપી શકે તેવા કરતાં, ઘણી જાતી કિંમત આપીને ખરીદવો પડે છે. અગર જો આવો મેદિા કોલસો તેઓ લઈ શકતા નથી, તો બહાર જઈ આગળ પાછળનાં ગાડાં કાપે છે, અને તેથી એ જગ્યા બળના ચોક્કસ તત્ત્વને હણી નાંખે છે.

આત્મા મુખી આ તેમની નજદીકમાં ઉત્પન્ન થતા બાળની તેમને ખબર જ પડી નહતી. તેના મંબંધી કંઈ વિચાર જ તેમને થયો ન હતો. બાકી એ જ બળ, પ્રાયગિક મેજમાજ ખર્ચ કરતાં વિશેષ કંઈ ખર્ચ કરાવ્યા વગર, એ ખીણની આસપાસ, તેને આધારે રહેતી મોટી વસ્તીને માટે તાપ, પ્રકાશ, રાંધણું, વિગેરે કામ ધણી સુગમતાથી પુરાં પાડી ચકત.

ગરીબીનો છતાંજ વૈયક્તિક કરકસરમાં સમાયવો નથી, પરંતુ વધારે મારા ઉત્પાદનની અંદર સમાયસો છે. કરકસર, ખચાવ, વિગેરે વિષયક વિચારો જોઈએ તે કરતા વધારે પ્રમાણમાં ફેલાવો પામી રહ્યા છે. ' કરકસર ' શબ્દની અંદર જ માનસિક ભીતિના એક પ્રકારનું પ્રતિબિંબ જણાય છે. કોઈ એકાદ ખામ સંજોગને લઈને થતા મહાન બ્યયનો દુઃખદાયક ખ્યાલ મગજ ઉપર ઢસી જાય છે, અને એ ઉડાઉપણને અંકુશમાં રાખવા સારુ એક જનરલરત પ્રત્યાધાન રુપે કરકસરનો ખ્યાલ મગજ એકદમ ગ્રહણ કરી લે છે. પરંતુ તેમ કરવામાં તે માત્ર એક મોટા સફળતાથી છુટી નાના સફળતામાં જ સંપડાય છે, એ કંઈ તેની જૂલના નાગર્ ઉપરથી સત્યના માર્ગ ઉપરની મહેલના ભરી મુસાફરી બનતી નથી.

કરકસર એ એક અર્ધ-જિવંત માનસનો નિયમ થઈ પડે છે નકામા થતા બ્યય કરતાં કરકમર સારી છે એમાં જરા કે સંદેહ નથી. તેમજ ખીજ પામથી કહીએ તો વધરાયના નિયમ જેટલી તે સારી નથી, તેમાં પણ જરાકે સંદેહ નથી. કરકસર આવરતા સોડો તેને એક મહાગુણમાં ખખાવવા માગે છે. પરંતુ જેના અમુલ્ય દિવસો અને વર્ષો ધાતુના થોડા કડકાઓને વળગી રહેવામાં જ બનીત થતા હોય એવા, ગરીબીથી ભરેલા અને સાકડા મનવાળા, મનુષ્યોની સ્થિતિ કરતા વધારે દયાજનક સ્થિતિ ખીજ કંઈ કહી

શક્ય ? જોએ પોતે શ્વાસમાં લેવાની હવાના સંબંધમાં, તેમ જ ખીન કાષ્ટ સંબંધમાં, વપરાશની કદર કરવામાં પણ કંજુસાઈ દેખાડે છે, એવા કરકસરીવા લોકોને આપણે સારી પેઠે ઓળખીએ છીએ. તેઓ હંમેશાં કુળતા રહે છે—તેમનો દેહ અને આત્મા હંમેશાં ક પામમાન જ રહે છે. આવા પ્રકારની કરકસર એ પણ એક પ્રકારનો વ્યય જ સમજવો. જિવનના સુંદર સાર્વિક રમો, અને જિવનનાં મુલ્યવાન સત્ત્વોનાં તેઓના હાથે દુર્વ્યય જ થયા કરે છે. કારણ વ્યય પણ બે પ્રકારના હોઈ શકે:—એક ઉડાઉગીરનો, અને બીજો કંજુસનો.

કુદરતે આપણને જે કંઈ આપ્યું છે તે વાપરવાને માટે જ આપ્યું છે. તેના દુરુપયોગમાંથી જ આપણા જિવનનાં બધાંયે દુઃખો ઉદ્ભવે છે. આપણા મામાન્ય જિવનની વસ્તુઓના સંબંધમાં જો આપણે કંઈ પણ ખરાબમાં ખરાબ પાપ કરતા હોઈએ તો તે એ છે કે આપણે તે વસ્તુઓનો દુરુપયોગ જ કરી રહ્યા છીએ. દુરુપયોગ એ બહોળો શબ્દ પ્રયોગ છે. આપણે તેને “ વ્યય ” કહીશું; પણ વ્યય એ યે એવા દુરુપયોગનું એક અંગ છે. વ્યયમાત્ર દુરુપયોગ છે, અને દુરુપયોગ પણ વ્યય જ છે.

બચાવવાની ટેવને અતિશયતાનું રૂપ આપવું શક્ય છે. આપણે ડોકરાઓને પૈસા બચાવવાની શિખામણ આપીએ છીએ. સ્વાર્થને સારુ અને વગર વિચાર્યે કરવામાં આવતા ખર્ચને અંકુશમાં રાખવાના પ્રયત્ન તરીકે એ શિખામણનો કંઈક અર્થ ખરો, પરંતુ તે રચનાત્મક શિખામણ ન કહેવાય. તેને બચાવવાનું શિખવ્યા કરતા તેની મૂડીને અમુકમાં રોકીને જેમ બને તેમ તે વપરાતી રહે તેમ કરવું એ શિખવવું વધારે માર છે. યુવાનોએ તો બચાવવા કરતાં તેમની ચાપણને અમુકમાં રોકવાની ટેવ પાડવી

લેખ્યે. પોતાની ઉત્પાદક શક્તિમાં વધારો થઈ શકે એવી રીતે પોતાનામાં ને પોતાનામાં જ તે ચાપણ રોકવાનું પ્રથમ તેમણે જાણ્યું લેખ્યે. પોતાને એ પ્રમાણે ઉપયોગીતાના શિખરે લઈ ગયા પછી, કાયમની નીતિ તરીકે, આવકનો સારો જેવો દિરસો જોયે મૂકવાનો વિચાર કરવાનો તેમને પૂરતો વખત મળશે જ્યાં સુધી તમે તમારો પોતાની જાતને વધારે ઉત્પાદનીય ઉપયોગીતામાં રોકી શકતા નથી, ત્યાં સુધી તમે કરો જ ખચાવ કરી શકવાના નથી. જોલક ખરી રીતે તો તમારી અંતિમ મૂડીમાંથી તમે એટલું જોડું કરો છે. વપરાશનો સિદ્ધાંત આપણને ખરી જીતે દોરવણી કરનારો છે. વપરાશ મક્કિય, જિવન અર્પણ કરનારો અને ગ્યનાત્મક છે, તે સદૈવ જિવંત છે, અને સારાના મમૂલમાં ઉમેરો કરનાર છે.

સામાન્ય સ્થિતિ બદલ્યા વગર, દરેકની વ્યક્તિગત જરૂરિયાત જતી કરી શકાય. મજૂરીના દરોનો વધારો, કિંમતનો વધારો, નફાનો વધારો, અને બીજા આમ તેમથી વધારે પૈસા મેળવી આપી શકે એને માટે અમલમાં મૂકાતા વધારાઓ—એ બધા, બીજા દરેકને તેનાથી શી અમર થશે શી નહીં તેનો વિચાર કર્યા વગર, એક અગર બીજા વર્ગની પ્રગતિ જવાહરોમાંથી હિંગી જવાના પ્રયાસો માત્ર છે. એવી એક મૂર્ખતા હોયલી માન્યતા પ્રચાર પામેલી જેવામાં આવે છે કે જો માત્ર પૈસા પૂરક મેળવી શકાય તો ગમે તે તોફાનની મામે ટક્કર ઝીલી શકાય. અમવાદીઓ એમ માને છે કે મજૂરીના દરો જો વધારે મેળવી શકાય તો ગમે તે તોફાનની સામે ટક્કર ઝીલી શકાય. મૂડીવાદીઓ એમ માને છે કે જો વધારે ને વધારે નફો મેળવી શકાય તો ગમે તેવા તોફાનની સામે અણખ નહીં શકાય. પૈસો શું શું કરવાને માટે શક્તિમાન છે તેના સંબંધમાં આઈ દિશાસાજનક અદ્ય પ્રવર્તમાન જેવામાં આવે છે. સામાન્ય સંજોગોની અંદર પૈસો ધણે જ ઉપયોગી હોય છે,

‘પરંતુ તેની કિંમત, ઉત્પાદનને અંગે લોકો જે તેને અર્થ છે તેના કરતાં, વિશેષ કંઈ જ હોતી નથી, અને તેના ગેર ઉપયોગ પણ તેવો થઈ શકે. ખરેખરા ધનના બદલામાં આ પૈસો એવાતો વહેંચ-ભર્યા જીવસાથી ભજી શકાય કે તેની બધીયે કિંમત સદંતર નષ્ટ થઈ જાય.

ઉદ્યોગ અને ખેતી એ બેની વચ્ચે તાત્વિક વિરોધ છે એ જાતની માન્યતા હજી કાયમ જોવામાં આવે છે. ખરી રીતે તેવું કંઈ નથી. શહેરોમાં વસ્તી ધીમ ધીમ મધ્યમ છે, જોઈએ તે કરતાં વધારે પ્રમાણમાં ઉભરાઈ મધ્યમ છે, અને તેથી દરેકજણે ખેતીનો આશ્રય લેવો જોઈએ એવું કહેવામાં કરી જાય નથી. જો દરેક જણ એમ કહે તો ખેતી પણ જે સંતોષકારક ધંધો મનાય છે તે જલ્દીથી મરી જાય. કારખાનાંવાળાં શહેરોમાં પણ ટોળે જમાવું એ દરેક જણને માટે તેટલા જ પ્રમાણમાં યોગ્ય ન કહેવાય. ખેતરો જો નિર્જન થઈ જાય તો કારખાનાંનો પણ શો ઉપયોગ ? એટલે ખેતી અને ઉદ્યોગ અન્યોન્યાયે નથી શકે. કારખાનાંવાળો ખેડૂતને, વધારે સારા ખેડૂત બનવાને માટે, જે સાધન જોઈએ તે આપી શકે; અને ખેડૂત, અને ખીજા કાંઈ માલ ઉત્પન્ન કરનારાઓ કારખાનાંવાળાને, વધારે સારા કારખાનાંવાળા બનવાને માટે, જે સાધન જોઈએ તે આપી શકે. એમ થાય ત્યાર પછી માલ લાવલઘન કરવાનાં સાધનને સંદેશવાહક તરીકે સ્વિકારીને, સેવાના ધ્યેય ઉપર અવલંબી એક સદ્ગત અને મજાગ પદ્ધતિ, આપણે જરૂર તૈયાર કરી શકીશું. જ્યાં જિવન સંચાલન બહુ હાડમારી ભરેલું હોતું નથી, એવાં નાનાં નાનાં જીવોમાં જો આપણે રહીએ, અને જ્યાં ખેતરો અને બાગ બગીચાનાં ઉત્પન્નો એટલા બધા વચગાળેનાં નફા ખાઉં-ઓની દરમ્યાનગિરિ વચર મેળવી શકાય એમ હોય, ત્યાં ગરીબી અગર અસંતોષ હશે તોયે ધણું જ જીવ પ્રમાણમાં હશે.

દલે મોસમિયા કામકાજની પદ્ધતિ તરફ આપણે નજર કરીએ. બાંધકામના કાંધાને એક મોસમિયા કાંધાના ઉદાહરણ તરીકે આપણે તપાસીએ. બાંધકામની મોસમ આવવાની રાદ જોતા કાગીમરોને આખો સિવાળો આમતેમ ફરતા ફરવા દેવામાં આપણે ફેટલી બધી સકિતો બચ થવા દઈએ છીએ ? અને વગી અનુભવી કાગીમરો, કે જેઓએ કારખાનામાં જન્મ્યાઓ મેળવેલી છે, તેઓ એ બાંધકામની મોસમને માટે જ કારખાનાં છોડી નાખ, અને કદાચ પછી તેઓને મૂળની જન્મ્યાઓ એથી શુભાવવી પડે તે બધથી, ત્યાં ત્યાં બંધાઈ રહેવાની તેમને જે ફરજ પડે છે તેને ભીંધે, આવડતને પબ્બ બચ ફેટલા બધા મોટા પ્રમાણમાં થાય છે ! ! આ સમય વર્ષ પથઈત એકને એક જન્મ્યાએ શ્રદાઈ રહેવાની પદ્ધતિથી ફેટ્યો બધો બચ થવા કરે છે ? એકત્ત જો દુશાનમાંથી રાપણી અને કાપણીની મોસમોમાં પુરો થઈ પોતાનું બેતર બેતર થઈ, અને બાંધકામ કાગીમરોને દુશાનમાંથી તેનો બંધો કાઢવા માટે મોસમ પુરો પુરો થઈ થઈ, તો તેઓ જન્મે ફેટલી બધી તપાસે સારી રિધતિમાં દોંવ, અને દુનિયા આખી પબ્બ ફેટલી બધી તપાસે મદેબાઈથી પોતાનો કાર્યબાજ ચલાવી શકે ? !

આ રીતે કામમાંથી મંદતા, નિરસતા, હિઠાવી દર્ષ શકીએ છીએ, અને કૃત્રિમતા અને કુદરતની વચ્ચેની વિષમતા ખસેડી સમતાનું પામુ જાળવી શકીએ છીએ.

સૌથી વધારેમાં વધારે કાયદો તો આ રીતે જિવનનો એક દરેક, અને બંને પાસાં સમતોલ રહે તેવો, ખ્યાલ આપણને જે આવે છે તેમાં સમાવસો છે. કળાનું મિશ્રણ માત્ર ભૌતિક દષ્ટિએ જ લાભકારી છે એમ નહીં, પરંતુ માનસિક વિશાળતા, અને શુદ્ધિની વ્યાજબી નિષ્પક્ષપાતતા પણ તે વધારે છે. આજના જમાનાનાં અસંતોષનાં મૂળ આપણા સંકુચિત અને પક્ષપાતભર્યા શુદ્ધિના વલણની અંદર જ સમાવલાં છે. આપણું કાર્ય જે વધારે વિવિધતા ભરેલું હોત, જિવનની વધારે બાજુઓ આપણે જોઈ હોત, એક અંગની જરૂરિયાત માટે બીજા અંગની ફેવી અને કેટલી જરૂરિયાત છે તે જો આપણે સમજ્યા હોત, તો આપણે વધારે સ્થિર અને સમતાવાળા થઈ શક્યા હોત. દરેક મનુષ્ય ખુદ્દા આકાશની તળે અમુક વખતનાં અમુક કામ કરવાને માટે વધારે ઉપયોગી હોય છે જ.

આ બિના તદ્દન અશક્ય નથી. જે આપણને ઇષ્ટ અને ખરુ જણાય તે કદાપી અશક્ય હોવું જ નથી. માત્ર એકમત થઈને સંપથી કામ કરવાની જરૂર હોય છે.

શ્રીમંત પુરૂષો વર્ષમાં, શિયાળા અગર ઉનાળાના ત્રણ ચર મામ કોઈ સુંદર અને આકર્ષક હવા ખાવાના રથજે જઈ, અમરતા આજસમાં વખત ગાળી નાંખવાનું ઇષ્ટ ધારે છે. અમેરિકાના બીજા મધ્યમ, તેમજ તેનાથી ઉતરતા વર્ષના, લોકો, કરી શકે એમ હોય તો પણ, તે પ્રમાણે વખત ગુમાવી નાંખતા નથી. પરંતુ બહારને માટે મોસમ પૂરતી કામગિરી જોઈતી હોય તો તેઓની ટોળકી ઠીક ઉપયોગમાં આવી શકે એમ હોય છે.

આધુનિક 'સમયના' આપણી આમપાસ અસંતોષનાં જે વમળો ઉછળતાં આપણને જણાય છે તે સઘળાં આપણે આપણા જિવનને કૃત્રિમતાને, જોળે મૂકી દીધેલું હોય છે તેમાંથી પરિણમેલાં હોય છે, એ નિઃસંદેહ છે. આખા વર્ગ દરમ્યાન જે માણસો એકને એક પ્રકારનું કામ કર્યું કરતા હોય, અને બદારની વિચાળતા કે ખુલ્લા આકાશ તળેની તંદુરસ્તીનો સહેજ પણ ઉપયોગ કરવાનું જેમના નસિબમાં હોય નહીં, તેઓને બધી ચે બાબતે વિકૃત સ્વરૂપમાં જ દેખાય, એ તદ્દન સ્વાભાવિક છે. તેમાં તેમને હોય હા શકાય એમ નથી. આની આ વસ્તુસ્થિતિ શ્રમવાદી તેમ જ મૂડીવાદી બન્નેને માટે એક સરખી રીતે જ બંધબેસતી આવે છે.

જિંદગીમાં એવું શું છે કે જે સામાન્ય અને પથ્ય જિવનના માર્ગોને પણ અવરોધે છે ? અને ઉલ્લેખમાં એવું શું છે કે જે બધી કળાઓના નિષ્ણાત ઉપાસકોને, તેમનામાંનું જે કંઈ એક હોય તે બદાર બતલાવી શકવાને માટે, માર્ગ મોકળો કરી આપવામાં પોતાના વિરોધી લેખે છે ? કદાચ સામી એવી દલીલ ગણુ કરવામાં આવે કે દરેક ઉનાળામાં દુકાનોમાંથી ઉઘમનાં બળો આ રીતે જો અસેડી લેવામાં આવે તો ઉત્પાદનમાં ખસેલ પહોંચે. પરંતુ આ પ્રશ્ન એવો છે કે તેને સર્વદેશીય દૃષ્ટિથી વિચારવો જોઈએ. ત્યાર પછી ચાર મહિનાના અદ્યક્ષના કામના અંગે એ ઉલ્લેખનાં બળોમાં જે વધુ ચક્રિતો સંચાર થએલો હશે તેનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ. તેમજ ખેતરોની સાદી જિંદગીના પરિણામે સામાન્ય જિવન વહનના અર્થનો જે બોલે બોલે ચાલે છે તે વાતને પણ આપણે બૂલી જવી જોઈએ નહીં.

પહેલાંના એક પ્રકરણમાં મેં જણાવ્યું છે તે પ્રમાણે અમે આ ખેતર અને કારખાનાનું સંગિતશુ સાધન મળી રહ્યા છીએ,



અમને તે બાબતમાં તદ્દન સંતોષકારક પરિણામો અમને તો સાંપડ્યાં છે. ડૉટ્ટાઈટથી બહુ દૂર નહીં એવા નાઈવીલેમાં અમે વાલ્ડ્ર ( પ્રવાહ નિરોધ ઢાંકણ ) બનાવવાનું એક નાનું કારખાનું ઉભું કર્યું છે. કારખાનું નાનું છે, પરંતુ ઘણા મોટા પ્રમાણના જથ્થામાં તે વાલ્ડ્ર ( પ્રવાહી નિરોધ ઢાંકણ ) બનાવે છે. આ કારખાનાનો વહિવટ અને તેની યંત્ર રચના તદ્દન સરળ છે, કારણ માત્ર એક જ વસ્તુ તે બતાવે છે. અમારે બહુ હોંશિયાર કારિગરોની શોધમાં ફરવું પડતું નથી. યંત્રમાં જ જે છુદ્દિની ભુખી જોઈએ તે ગોઠવી દીધેલી છે. એ ગામડાના મોકો થોડોક વખત એ કારખાનામાં કામ કરી શકે, અને થોડોક વખત પોતાના ખેતરમાં પણ કામ કરી શકે, એમ હોય છે, કારણ યંત્રની મદદથી કરવામાં આવતી ખેતી કંઈ બહુ અમળનક હોતી નથી. કારખાનાને ચલાવવાનું બળ પાણીમાંથી મળી શકે છે.

ખીજી આના કરતાં કંઈ મોટા પાયા ઉપર રચાયેલું કારખાનું, ડૉટ્ટાઈટથી પંદર માઇલ દૂર આવેલા ફેલ્ટ રોક ઉપરના મકાનની અંદર, કાઠવામાં આવ્યું છે. અમે નદીનું પાણી રોકવાના ખડિયાટ બાંધી દીધેલા છે. એ ખડિયાટ થી ડૉટ્ટાઈટ દોલેડો અને આમન્ટન રેલ્વેને માટે પૂલનું કામ પણ સારું છે. એ જગ્યાએ એ રેલ્વેને એવા પૂલની જરૂર પણ ધણી હતી. લોકોના આવરજવરને માટે પણ તે સુંદર રસ્તો થઈ રહ્યો છે. આ બધું એક જ રચનામાં થઈ ગયું. આ જગ્યાએ અમે અમારા કાચ બનાવવાનું નક્કી કર્યું છે. એને માટે અમારા ઘણા ખરા કાચા માલને અમારે માટે ઉપર તાણી લાવે એવું પૂરતા પ્રમાણમાં પાણી આ ખડિયાટથી અમને મળી રહે છે. વિદ્યુત્ કારખાનાની મારફત અમને જોઈતું બળ પણ તે પાણી પૂરું પાડે છે. અને તે ખેતરવાળા ગામની જરૂર જરૂર મધ્યમાં હોવાથી ત્યાં બહુ સંકડાશ

વધી પડવાનો, કે એક જ જગ્યાએ વસતીની ધીમતા વધી પડવાથી, નિપજતા અનર્થોનો, સંભવ નથી. માણસોને ખેતરો તેમ જ કારખાનાંમાં, અન્નેમાં, કામો મળી શકશે, અને આસપાસ પદર માઈલના વિસ્તાર સુધી, એ જ્યાં છુટાં છવાયાં ફેલાઈ શકશે-કારણ અલબત્ત હમણાં તો કામ કરનાર કારખાનામાં સ્વવાકન યંત્રમાં આવી શકે. ત્યાં ખેતી અને ઉદ્યોગનું સંપૂર્ણ સમિશ્રણ થએલું હશે, અને એક જ જગ્યાએ વસવાટની ધીમતા વધારી દેવાથી જે ભુરાં પરિણામો ઉપજે છે તેના સંપૂર્ણ અભાવ હશે.

એક ઉદ્યોગશીલ દેશને તેના બધા ઉદ્યોગોને એક વર્તુલની અંદર કેન્દ્રિત કરવા પડે છે, એ પ્રકારની માન્યતા મારા અભિપ્રાય પ્રમાણે પાયા વગરની છે. ઉદ્યોગનો વિકાસ સાધવાના પ્રયાસોની અંદર એવા પ્રકારનું એક પગથીઉ આવે છે ખરું. પરંતુ જેમ જેમ કારખાનાં સંબંધી વધારે ને વધારે માદિતિ આપણે મેળવતા જઈએ છીએ, અને અદલબદલ થઈ શકે એવા ભાગોથી ચીજો બનાવવાનું આપણે શિખીએ છીએ, તેમ તેમ તે ભાગો સારામાં સારા સંલેગોની અંદર કેવી રીતે બનાવી શકાય તેવું જ આપણે કરીએ છીએ. કારિગર-વર્ગ અને કારખાનાંઓના માલિક-વર્ગ, અન્નેની દૃષ્ટિએ, સગ્મી રીતે સાતુકૂળ સંલેગો જે જણાય તે જ, ઉપર ઢલા તે, સારામાં સારા સંલેગો. પાણીના એક નાના વહેળા ઉપર મોટું જંગી કારખાનું ઉભું કરી શકાય નહીં. એવા નાના વહેળા ઉપર એક નાનું જ કારખાનું ઉભું કરી શકાય અને એવાં નાનાં નાનાં કારખાનાંઓ, દરેક એક જ વિભાગ બનાવતાં કારખાનાંઓ, એકઠાં યથને, એ વિભાગોનો એક આખો ભાગ બનાવે તે, તેવો ભાગ એકાદ મોટું અને વિશાળ કારખાનું એકલું બનાવી શકે તેના કરતાં, વધારે સોધો, બનાવી શકશે અને એ અપવાદો તો છે.

ઉદ્યોગ કદી એક-કેન્દ્રિત રહી શકે નહીં. એકાદું શહેર ને નાશ પામી ગયું હોય, તો જેવું પહેલાં તે હતું તેવું ને તેવું જ તેને માંધી શકાશે નહીં. આ બતાવી આપે છે કે આપણા શહેરોના આપણા અંદાજો બરાબર નથી હોતા. શહેરને અમુક સ્થાન ભોગવવાનું હતું, અમુક કામ કરવાનું હતું. જોશક, શહેરો સિવાય ગામડાંએ રહેવા લાયક બનેલાં નહોત. વસ્તી ઘીચ થવાને લીધે, માણસો કેટલીક અગત્યની બાબતો શિખ્યા છે. ને તેઓ એકલા ગામડામાં જ રહેલા હોત, તો તે બાબતો તેઓ કદી શિખ્યા જ નહોત. સાકસુરી, દિવાળતી, સામાજિક સુવ્યવસ્થા—આ બધું શહેરના અનુભવને લઈને જ માણસો સમજી શક્યા છે. પરંતુ સાથે સાથે તે પણ તેટલું જ ખરું છે કે, દરેક પ્રકારનું સામાજિક હર્ષ, જે હાલમાં આપણે અનુભવીએ છીએ તે, શહેરમાંથી જ ઉત્પન્ન થયેલું હોય છે, અને ત્યાંજ તેનો નિવાસ હોય છે. સાધારણ રીતે મનુષ્યોના નાના નાના મમૂહો ઝગઝગાની સાથે એકતાન રહેતા જેવામાં આવે છે, ઘણી ગરીબી કે ઘણો પૈસો, એવી બંને અતિ શયતાની વચલી સ્થિતિ, અનુભવતા હોય છે. એક લાખ માણસની વસ્તીવાળા શહેરની અંદર કંઈક કંઈક અથડામણો અને બચનું વાતાવરણ ઉત્પન્ન થાય છે. મોટું શહેર એટલે એક મોટો અસહાય દશામાં ઉભરતો માનવસમુદાય જે જે તે વાપરે છે તે તે ત્યાં જહારથી લઈ જવામાં આવે છે. માણની એ લાવસમગ્ર બધ કરો, એટલે બાપું શહેર પણ બંધ જ રહેવાનું. શહેર પોતે પોતાની બંને ખોરાક, કપડાં, તાપ, અગર ગેરવાનું ઘર, આપી શકતું નથી. શહેરમાંનું કામ અને જિવન એટલાં બધાં કૃત્રિમ હોય છે કે આપણા નૈસર્ગિક ભાવો એવી કૃત્રિમતા વિરૂદ્ધ બળવો જગાડે છે.

અને છેવટે, મોટાં શહેરોમાં ધંધો કરવાનું અને જિવન

લીધે એટલો તો મોટો બોલો પડે છે કે પછી જીવન માણવાને માટે વધારાનું કશું રહેતું જ નથી. ગજનીતિએને પૈસા ઉછીના લેવાનું સુગમ પડ્યું છે, અને તેની હદ આવી રહે ત્યાં સુધી તેમણે ઉછીના લીધા છે. છેલ્લા દસકામાં દેશનાં દરેક મોટાં શહેરને નભાવવાનું ખર્ચ ઘણા જ મોટા પ્રમાણમાં વધ્યું છે. તે ખર્ચનો સારો જોશ ભાગ ઉછીના લીધેલા પૈસાનું બ્યાજ ભરવામાં જાય છે; અને એ પૈસો ઇટ, પત્થર, સુનો અને શહેરી જિવનની ખીજ જરૂરિયાતોને પહોંચી વળવાનાં અનુભવાદની કામકાજ, જેવાં કે પાણી, મળત્યાગ વિગેરેને માટે ભારે ખર્ચે કરવામાં આવેલાં કામકાજમાં વપર્ગાઈ ગયેલો હોય છે. આવાં કાંગેને નભાવી રાખવા, લોકોના મોટા મોટા સમૂહોને, અને તેમની અવરજવરને કાષ્ઠમાં રાખવાને, માટે જે ખર્ચ કરવું પડે છે તે એવા સમૂહ જિવનમાંથી મેળવી શકાતા લાભો કરતાં ઘણું વધારે થઈ જાય છે. આધુનિક શહેર ઉડાઉ હોય છે, હાલ તે તદ્દન નાદાર જેવું બની રહ્યું છે, અને આવતી કાલે તે કદાચ સમૂજશુદ્ધિ ન હોઈ પણ થઈ જાય.

આ બધી અસમાનતાને ઠેકાણે લાવવાને માટે, ખીજ બધા કરતાં સસ્તી અને સગવડવાળી શક્તિનો જથ્થાબંધ સંગ્રહ, અને ગરીબી દશામાં લાવી મૂકનાર મોટા પ્રમાણના વ્યયનો અટકાવ—એ બેની વધારે જરૂર જણાય છે. સમગ્ર શક્તિના મૂળરૂપ એક કેન્દ્રભૂત જગ્યા આજે નથી. દરેક સમૂહની અંદર એક કેન્દ્રભૂત જગ્યા હોવી જોઈએ કે જ્યાંથી શક્તિનો સંચાર બધે સગતામાં ફેલાવી શકાય. જેટલી જરૂર રહેતી કે પાણીની લાગે છે, તેટલીજ જરૂર આવી જગ્યાની લાગવી જોઈએ. અને આવી દરેક જગ્યામાંથી પછી આપણે સામાન્ય જનતાના સારા માટે કામ કરી શકીએ. માત્ર મૂઠી મેળવવાની મૂસોલી ઉભી થવી ન જોઈએ. હું ધારું છું કે

મૂડી સંબંધના આપણા કેટલાક ખ્યાલો આપણે ફરી તપાસી જવા પડશે.

ધંધો જાતે પોતાને માટે જે મૂડી ઉભી કરે છે, જે મૂડી કામ કરનારાની તકને વિશાળ બનાવવામાં, તેની સગવડ અને આખાદી વધારવામાં, અને વધારે ને વધારે માણસોને કામ પૂરું પાડવામાં, તેમ જ સાથે સાથે જનતાની સેવાને અર્થે પોતાનું અંગત ખર્ચ ઓછું કરવામાં, વપરાય છે, તે મૂડી-ભથ્થે તે પછી માત્ર એક જ વ્યક્તિના કાણુમાં હોય તો પણ-માનવતાને બધા સમાન જરાકે ગણી શકાય નહીં. એ એક પ્રકારની કામચલાઉ ફાજલ રહેતી થાપણ છે, જે બધાના લાભને માટે હંમેશા વપરાવાની છે. એ મૂડીનો માલિક અંગત નફા તરીકે તેને બાગ્યે જ ગણી શકે. કોઈ પણ માણસ એ ફાજલ રહેતી મૂડીને પોતાની સ્વતંત્ર માલિકિની ગણાવી શકે નહીં, કારણ તેણે એકલાએ તે પેદા કરેલી નથી હોતી, તેના આખાએ વ્યવસ્થાસંપન્ના એકત્રિત બળથી તે ઉત્પન્ન થએલી છે. મૂળ માલિકના ખ્યાલમાં બધી શક્તિ અને તેની દોરવણી કેમ વગે પાડવી, કેમ નહીં, તે પૂરેપૂરું આવી ગયું હશે, પરંતુ એ બધો શક્તિ અને તેની દોરવણીનો પ્રત્યક્ષ અમલ તેના એકલાનાથી ખરેખર થઈ શકતો નથી. દરેક કામ કરનાર તેને ઉત્પન્ન કરવામાં ભાગીદાર હોય છે.

જે મૂડી વધારે ને વધારે અને સાગં કામેા હરહંમેશા ઉભાં કરી શકતી નથી તે નદીની વેળુ કરતાં પણ વધારે નકામી છે. રોજની મજૂરીના સંબંધો સુધારવા, અને રોજની મજૂરીના બદલમાં વ્યાજબી સરપાવ આપવો-એ જે વસ્તુ જે મૂડી કરી શકતી નથી, તે તેનો પોતાનો જે બચ્ચમાં બચ્ચ આદર્શ હોય તે સાચવી શકતી નથી, એમ ગણાય. મૂડીનો જિયામાં જિયા પ્રકારનો ઉપયોગ વધારે

પૈસો મેળવવો એ નથી, પરંતુ જિવનને બધી 'પાસાથી' ઉન્નત કરે એવા પ્રકારની સેવામાં વપરાય તેમ કરવું તે છે. આપણે આપણા ઉદ્યોગોની અંદર આપણા સામાજિક પ્રશ્નોનો નિકાલ લાવવામાં મદદરૂપ થઈ ચકીશું નહીં, ત્યાં સુધી આપણું જે મૂખ્ય કાર્યક્ષેત્ર છે તે આપણે યથાર્થ બજાવી ચકીશું નહીં, એ નિઃસંદેહ છે. અર્થાત્, આપણે સંપૂર્ણ રીતે જનતાના ઉપયોગમાં આવતા નથી, તેમની સેવા આપણે કરતા નથી, એવો આક્ષેપ સદાને માટે આપણને ચોટ્યો રહેશે.

---

## પ્રકરણ ૧૪ મું.

યાંત્રિક હળ અને ખેતીમાં કામે લગાડવામાં આવતી  
યાંત્રિક શક્તિ

સાધારણ રીતે એ કાંઈ જાણતું નથી કે “ ફોર્ડસન ” નામનું યાંત્રિક હળ, મિત્ર રાજ્યોની યુદ્ધ વખતની ખોરાકની તાણુને લીધે, અમે ધારતા હતા તેના કરતાં એક વર્ષ વહેંચું ઉપ-યોગમાં લેવામાં આવ્યું હતું, અને અમારા પહેલાંનાં બધાં હળો ઇંગ્લાંડ સીધાં જતાં હતાં. ૧૯૧૭-૧૮ના કટોકટીના સમયમાં જ્યારે સજમરીનો ( જલાંતર-સંચારિણી નૌકા ) હોડધામ કરી રહી હતી, ત્યારે અમે દરિયા પાર બધાં મળી પાંચ હજાર યાંત્રિક હળો મોકલાવ્યાં હતાં. તે દરેક સહિસધામત રીતે પહોંચ્યાં હતાં, અને બ્રિટિશ રાજ્યના અમલદારો મુક્ત કંઠે તેની પ્રશંસા કરતા હતા, અને કહેતા હતા કે તેમની મદદ સિવાય ઇંગ્લેંડ તે વખતે તેની ખોરાકની તાણુને પહોંચી વળી શક્યું ન હોત.

આ હળો ધણે ભાગે સ્ત્રીઓથી ચલાવાતાં હતાં, અને તેનાથી જુના, મોટી જાતના, અને ગોલ્ડ વિગેરે રમતો રમવા માટે તૈયાર કરેલા, રસ્તાઓ ખેડી નાંખવામાં આવ્યા હતા, અને સમસ્ત ઇંગ્લેંડની અંદર વાવેતર કરાવી દેવામાં આવ્યું હતું. લઢાઈમાં રોકાયેલી પુરૂષ શક્તિને ખેંચી લીધા સિવાય આ કામ થઈ શક્યું હતું.

એ બધું આ રીતે જનવા પામ્યું:—૧૯૧૭માં અમે લઢાઈમાં સામેલ થયા તે વખતે ખોરાકના ખાતા ઉપર વહિવટ કરતા ઇંગ્લેંડે જોયું કે દરરોજ એવા માણસ એકાદુ વહાણ જર્મની દેશની સજમરીનોથી ડુબાવી દેતા હતા, તેથી અમેરિકાનું લસ્કર દરિયા પાર લઈ જવાને માટે વહાણોનો જે કાફલો હતો તે ધણે

જ ઓછો હતો. આ લશ્કરને માટે, અને મિત્ર રાજ્યોને લડવાને માટેનાં જરૂરી સાધનો લઈ જવાને માટે, પણ તે પૂરતો ન હતો. તેમ જ લડતાં લશ્કરોને માટે, તથા ઈંગ્લિંડમાં ધર આગળની વસ્તીને માટે, જોઈએ તેટલો ખોરાક લઈ જવાને માટે, પણ તે કાફલો પૂરતો ન હતો. તે વખતે તેઓએ સરંચાનોના વસનારાઓની સ્ત્રીઓ અને કુટુંબોને વહાણોમાં ખેસાડી ખેસાડી ઈંગ્લિંડની બહાર મોકલવા માંડ્યાં, અને ધર આગળ અનાજ ઉગાડવાની યોજનાઓ કરવા માંડી. તે વખતની સ્થિતિ બચકર હતી. આખા ઈંગ્લિંડમાં તે વખતે ખેતીને લાયક પૂરતાં જનવરો પણ ન હતાં. યાંત્રિક બળના ઉપ-યોગથી ખેતી થઈ શકે, એવું તે વખતે ભાગ્યે જ ઠાંકના જાણવામાં હતું, કારણ ઈંગ્લિંડનાં ખેતરો, લદાઈ પહોળાં, એટલાં બધાં મોટાં નહતાં કે જેને માટે ભારે ખર્ચાળ યાંત્રિક સાધનો ખરીદવાનું પરવડે, તેમજ વળી ખેતીને લગતી મજૂરી ત્યાં આગળ ઘણા જ વધતા પ્રમાણમાં અને સોંધી હતી. ઈંગ્લેંડમાં ઘણાં કારખાનામાં યાંત્રિક હજો બનાવવામાં આવતાં હતાં. પરંતુ તે બહુ ભારે હતાં, અને ઘણુંખરું વરાળથી ચલાવાય એવાં હતાં. આસપાસ બધે પહોંચી વળે એટલા પુરતા જગ્યામાં પણ તે ન હતાં. સહેલાઈથી વધારે બનાવી શકાય એમ પણ હતું નહીં, કારણ બધાં કારખાનાં લડાઈને સામાન બનાવવામાં રોકાયેલાં હતાં.

મન્ચેસ્ટરમાં આવેલા અમારા કારખાનાની અંદર, જાહેરાતને માટે, અમે અમારાં કેટલાંક યાંત્રિક હજો ગોઠવ્યાં હતાં. તે બન્યાં હતાં યુનાઈટેડ સ્ટેટ્સમાં, અને એકત્ર કરવામાં આવ્યાં હતાં ઈંગ્લેંડમાં. તે વખતના ત્યાંના ખેતીના મંડળે દૈનિક એમિકલિયર સોસાયટીને આ યાંત્રિક હજો તપાસી જોવા, અને તેના ઉપર અહેવાલ લખી મોકલવા વિનંતી કરી. તદ્દનુસાર જે અહેવાલ તેમણે લખી મોકલ્યો હતો તે નીચે પ્રમાણેનો હતો:—



ઇંગ્લેન્ડની રૌપ્ય ઓગ્રિકલ્ચરલ સોસાયટીની વિનંતી ઉપરથી અમે ફ્રાંસની બનાવટનાં એ યાંત્રિક હળો, ૨૫ હોર્સ પાવરનાં, અને ખેડવાનું કામ કરતાં, તપાસ્યાં છે. પ્રથમ તદ્દન ખરાબ દ્વાવતમાં પડી રહેલી ખડતલ જમીન આડા અવળી ખેડવામાં આવી હતી. અને પછી જરા હલકા દળની જમીન, જેમાં ધાસુ હળી ગયું હતું એવી જમીન, ખેડવામાં આવી હતી. પહેલા અખતરામાં એક બે ચીલાતું ઓલિવર હળ વાપરવામાં આવ્યું હતું. સરેરાશ સોળ ઇંચ પહોળો ચીલો, અને પાંચ ઇંચ જાડું, ખોદાવ તે પ્રમાણે તે હળ ખેડતું હતું. એક ત્રણ ચીલાતું કૉલ્કશટ હળ વાપરવામાં આવ્યું હતું, અને તે સરેરાશ ૭ ઇંચ જાડું ખોદતું હતું. બન્ને વખતે યંત્ર ધણી સહેલાઈથી કામ કરતું હતું, અને એક એકરના માપે દોઢ કલાકમાં તે ખેતર ખેડી નાંખતું હતું, તેમ જ એક એકરે ૨૬ ગેલન નેટલું પેરેશીન બળતું હતું. આ પરિણામે અમે ધણાં જ સંતોષકારક ગણીએ છીએ. હળો જમીનને તદ્દન અનુકૂળ લાગતાં ન હતાં, અને તેથી એ યાંત્રિક હળો કેટલીક પ્રતિકૂળતા સાથે કામ કરતાં હતાં. પાણી અને બળતણ સાથેનું યાંત્રિક હળનું વજન અમે તોલી બેસ્યું તો તે ૨૩૬ હંડ્રેટ થયું હતું. એની કાર્યશક્તિના પ્રમાણમાં તે હલકું છે, અને તેથી જમીન ઉપર તે હલકું ફરી શકે છે, અને એની પાછળની જમીન અણુ ખેડાયત્રી ધણી જ ઓછી રહી જવા પામે છે. ઠંડું હોય ત્યાંથી માત્ર થોડુંક જ પેટ્રોલ નાંખવાથી તે સપાટાબંધ ચલાવી શકાય એવું હોય છે. આ અખતરાઓ પછી અમે મેન્ચેસ્ટરમાં ડૉ ફ્રાંક પાર્ક ઉપર આવેલા મેસર્સ ફ્રાંકનાં કારખાનાં તરફ ગયા. ત્યાં એવી એક મોટર તદ્દન છુટી કરી નાંખવામાં આવી હતી, અને તેના બધા છુટા છુટા ભાગોનું અમે નિરિક્ષણ કર્યું. અમને એની રચના પુરૂકળ મનજીવ, અને ધણા ઉંચા પ્રકારનું કામ આપે એવી, માત્રુમ પડી છે.

એને ચક્રાવવાનાં પૈડાં અમને જરા વધારે હલકાં લાગે છે, પરંતુ અમને સમજાય છે કે નવો, અને વધારે મજબૂત, નમુનો નજીકનાં બવિધ્યમાં તૈયાર કરવામાં આવશે. એ યાંત્રિક હજી માત્ર જમીન ઉપર વપરાવા માટે બનાવવામાં આવેલું છે, અને તેનાં પૈડાંને કંઈક રક્ષણાત્મક રચના કરવી જોઈએ, કે જેથી એક ખેતરમાંથી બીજામાં જતી વખતે તેને મુસ્કેલી પડે નહીં. ઉપર જણાવેલા મુદ્દાઓ ધ્યાનમાં રાખીને, ચાલુ સંલોગોમાં, અમે એવી ભલામણ કરીએ છીએ કે જેટલાં બની શકે તેટલાં તેવાં યાંત્રિક હજો બનાવરાવવાને માટે પગલાં લેવાં.

ઉપરનો અહેવાલ પ્રૌફેસર ડબ્લ્યુ. ઈ. ડાલ્બી, અને એફ. એસ. કોટેની, ઇજનેરો; આર. એન. ઓગ્સ્ટ, ઇજનેર અને ખેતીવાડી. નિષ્ણાત; ફાઈન્ટ ડબ્લ્યુ. હોબ્સ અને હેન્ડ્રી, એવરમેન, ખેતીવાડી. નિષ્ણાત; ઓઈલ્ટર્ટ ઓનોથ, માનદ ડાયરેક્ટરો, અને જર્હેન ઈ. કૈસ, અંગત કામદાર, વિગેરેની સહીઓથી લખાયેલો છે.

એ અહેવાલ ગયા પછી લગભગ તરત જ અમને અમારાં ડ્રાઇઝ ( માપચિત્રો ); અમારા અનુભવી સાથે તાત્કાલિક મોકલી આપવાને માટે તાકીદનો તાર મળ્યો. હું માનું છું કે બ્રિટિશ પ્રધાનમંડળ તરફથી જ એ તાર અમને મોકલવામાં આવ્યો હતો. અમે પણ તરતજ માગ્યા પ્રમાણે અમારાં માપચિત્રો, અને અમારી પાસે તાજામાં તાજે જે અનુભવ હતો તે, અને જરૂરી માણસો. મોકલી આપવા, તથા બીજી બોટમાં અમારા નિષ્ણાત ચાર્સ ઇ. સોરે-સનને પૂરેપૂરાં માપચિત્રો સાથે મોકલી દેવા, સંમતી દર્શાવતો સામે જવાનું મોકલી આપ્યો. મી. સોરે-સેનેજ મેન્-એસ્ટરન કારખાનું ઉધાડ્યું હતું, અને ઈંગ્લિશ વાતાવરણથી તે પૂરેપૂરાં માહીતગાર હતો. આ દેશમાં યાંત્રિક હજો બનાવવાનું કામ બધું તેના હાથમાં હતું.

બ્રિટિશ અમલદારો સાથે જુદા જુદા ભાગો ઇંગ્લાંડમાં જ-  
 બનાવાય અને એકઠા કરાવાય એ ઉદ્દેશ્યો સોરેન્સેને કામ શરૂ  
 કર્યું. અમે જે સાધનો વાપરતા હતા તેમાંનાં ઘણાં ખાસ અહીં જ  
 મળે એવાં હતાં, અને ઇંગ્લાંડમાં તે મળી શકે એમ ન હતાં.  
 તેમનાં બધાંયે કારખાનાં, જે સાંચાકામ અને કાર્ટીંગ ( લોખંડ  
 ભરતર )નું કામ કરી શકે એવી રીતના સરંજામથી સમૃદ્ધ હતાં  
 તે બધાંને, લઠાઇના સરંજામો બનાવવાના હુકમો છુટ્યા હતા.  
 એટલે તે સિવાયના બીજા કામકાજને માટે એ પ્રધાનમંડળને  
 કોઇ પણ પ્રકારની માગણી મેળવવી મૂશ્કેલ હતી. એટલામાં જુન  
 મહિના બેઠો, અને ખુદ લૅન્ડન શહેર ઉપર વિધાતક હવાઈ  
 હુમલાઓનો દરોડો થવા માંડ્યો, ઘણી જ કટોકટીનો સમય આવી  
 લાગ્યો. કંઈક તો કરવું જ પડે એમ હતું. અને છેવટે, ઇંગ્લાંડ-  
 માંનાં લગભગ અડધો અડધ ભાગનાં કારખાનાં ખુંદી વળ્યા પછી,  
 ભારા માથુસો પ્રધાનમંડળની પાસે પોતાની માગણી સાદર કરવામાં  
 સફળ થયા.

લૅડ મિસ્નરે આ માગણીઓ મા. સોરેન્સનને દેખાડી. તેમાંની  
 સારામાં સારીનો સ્વિકાર કરતાં, એક યાંત્રિક હજીની કિંમત લગભગ  
 પંદરસો ડૉલર જેટલી થવા ગઈ. તેમાં જે માત્ર ઘેર બેઠે પહોંચાડ-  
 વાની જવાબદારીનો સમાવેશ થતો નહોતો.

સોરેન્સેને કહ્યું કે “ આ કિંમત તો બેહદ કહેવાય. એવા  
 એક હજીના સવાસો ડૉલરથી વધારે થવા બેઠ્યો નહીં, ” એટલે  
 લૅડ મિસ્નરે સામે જવાબ વાળ્યો, “ એ કિંમતે પાંચ હજાર  
 હજો તમે બનાવી આપી શકશો ? ” સોરેન્સેને કહ્યું “ હા. ”  
 “ ક્યારે મુખીમાં તે આપી શકશો ? ” “ સાડ દિવસની અંદર  
 માત્ર અમે મોકલાવવાનું શરૂ કરી શકીશું. ” એટલે ત્યાંને ત્યાં જ

એ કરાર ઉપર એક બીજાની સહીઓ થઇ. અને એક દૃઢ રકમનું પચીસ ટકા તાત્કાલિક આપવાની કરારમાં જે એક સરત હતી તે પ્રમાણેના પૈસા પણ અમને મળી ગયા. સૌરે-એને આ મતનબતો અમને તાગ કર્યો, અને તરતજ બીજી આગબોટમાં તે પાધરો ઘેર આ-યો. એ પચીસ ટકાની જે રકમ અમને મળી હતી તેમાંથી એક પાધને પણ અમે પોતે કરેલા કગર પ્રમાણે બધું કામ પૂરેપૂરું કરી નહા ત્યાં સુધી અડક્યા જ નહિ. એક જાતના ટ્રાન્સક્રેન્ડ ( ટ્રાન્સિપ્સિ ) તરીકે તેને અનામત જ મુકી ગાખ્યા હતા.

આ કરાર પૂરો કરવાને માટે ડીઅર્-મૉર્ન ઉપરના અમારા ગરખાનાને અમારે ખાસ વધાવું પડેલું. અને ત્યાં નવું માચાકામ તાગ મા ફતે મગાવી સપાટાજીથ ગોઠવી દીધું. અને માફ દિવસની અદૃ પ્રથમ તૈયાર થયેના યાત્રિક હજો ન્યુયૉર્કના બારાઓમાં ખ્રિદિશ સરનાનાઓના હાથમાં મુકી દેવામાં આ પા. તેમને ચટાવૃ વતા જરા વિનબ થયો, પરંતુ ૧૮૧૭ના ડિસેમ્બરની ૬ઠીએ અમને નીચે પ્રમાણે એક તાર મળ્યો. “ લૅન્ડન, ડિસેબર ૫, ૧૮૧૭ સૌરે-સેન, ફ્રાંસિસન, એફ. આર. ડીઅર્-મૉર્ન, પ્રથમના તૈયાર થયેના યાત્રિક હજો મળ્યા સ્ત્રીથી અને બીજા ક્યારે આવી પહોચશે ? તા થી જવાબ આપો. ઘેરી ”

પાચ હજાર હજો ત્રણ મહિનાની અદૃ પૂરા મોકનાવાઈ નહા, અને એ પ્રમાણે બધુંજ જલ્દીથી કામ પતિ જવાને લીધે, મુનાઈટ સ્ટેટમાં એ હજો વિષે ખબર પડે તે પહેલાજ, છાન્-આ તેનો ઉપયોગ થવા લાગ્યો.

ખરેખરી રીતે જોવા જઈએ તો, આવા યાત્રિક હજની ન્યનાની યોજના મોટરગાડી મનાવવા માઠી તે પહેલાની હતી મહા ખેતર ઉપર, મારા સૌથી પહેલાના અખતનાઓ યાત્રિક હજોથી

કેરવામાં આવતા હતા. અને પહેલાંના પ્રકરણોમાં કહેવાય ગયું છે કે, કેટલોક વખત હું વરાળથી ચાલતાં યાંત્રિકહજોનાં બનાવનારને ત્યાં નોકરી કરતો હતો. પરંતુ તે વખતે મોટા એવાં હજોનું ભવિષ્ય મને હિજવળ બાસેલું નહીં. નાનાં ખેતરને માટે તે ઘણું ખર્ચાળ થઈ પડે તેમ હતું. ચણાવવામાં વધારે આવડતની પણ જરૂર હતી, અને વજનદાર પણ પુષ્કળ થઈ પડે તેમ હતું. અને ગમે તેમ પણ, લોકોને, વાહનમાં જતી વખતની ક્રિયામાં, જાણે તેમને ખેતીને લઈ જવામાં આવતા હોય, એવી લાગણી અનુભવવા કરતાં, એની મેળે તેઓને લઈ જવાતા હોય, એવી લાગણીનો અનુભવ થાય, એ વધારે ગમતું હતું. અને તેનેજ લીધે ઘોડા વગર ચાલતી ગાડી તેમની કલ્પનાને વધુ રસદાયક અને ઉત્તેજિત કરતી હતી. વસ્તુસ્થિતિ એ પ્રમાણે હોવાથી, યાંત્રિક હજ બનાવવાના કામકાજ તરફ મેં મારું લક્ષ આપ્યું નહીં, પરંતુ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના ઉત્પાદન તરફ બધું ધ્યાન રોક્યું. ખેતરો ઉપર એ ગાડીઓનો પ્રવેશ થતાં વેંતજ યાંત્રિકહજ એક જરૂરની વસ્તુ થઈ પડી. કાગળ પછી તો ખેડૂતો યાંત્રિકહજના પરિણામોથી વાકેફ થઈ ગયા હતા.

ખેડૂતને નવાં સાધનોની વિશેષ જરૂર નથી. જે સાધનો તેની પાસે છે તેને ચણાવવાની નૂતન શક્તિ, નૂતન પ્રકારના બળની જ માત્ર તેને વિશેષ આવશ્યકતા છે. એક હજની પાછળ, માધ્યમો સુધી, યાકયા પાકયા, ચાલતા ચાલતા, ખેડયા જવુ-એમાં માનવ શક્તિ અને સમયનો કેટલો બધો દુર્વ્યય સમાયતો છે; તથા અમની કેટલી બધી લોય એ થઈ પડે છે તે, મેં જાતે અનુભવેલું છે.

જેમ આપમેળે ચાલતી ગાડીમાં, તેમ આવા હજમાં પણ, અમને શક્તિનું સંચાલન જોઈતું હતું-વજન નહીં. યાંત્રિક હજો

મનાવનાનઓના મગજની અદર વળનનો ખ્યાન ઘણો જ દૃઢપણે  
 રમી ગયેલો હતો જેમ વજન વધારે તેમ ખેડનાની શક્તિ વધારે,  
 એ પ્રમાણેની તેમની માન્યતા જાંઘાએલી હતી વળન વિશેનું મારુ  
 અધુ મન્ત ૫ મે આગળ જણાવી દીધેનું છે એટલે મેં તે જોમ  
 અને તેમ દનકા વળનનું, મજબુત, અને મજબુતાથી ચલાવી શકાય  
 એવું, હજી તૈયાર કરવાનું જ માથે લીધું વળી ગમે તે માણસ તેને  
 ખરીદ કરી શકે, એટલું સોધુ પણ તે હોતું જોઈએ, એવું માગ  
 મનમાં હતું

આત્રા દષ્ટિ-કોણથી એક વાટ પાડી અને નગમગ પદ  
 વડે સુધી કામ કર્યું, અને અખતગઓ પાછળ નાખે હોનરો  
 ખર્ચા જે પ્રમાણે આખમેગે ચાલતી ગાડી બનાવવાના કામમાં  
 અમે અમારો માર્ગ કાપી નહોતા હતા, તેજ પ્રમાણે આ યાત્રિક  
 હજી મનાવવાના કામમાં પણ અમે અમારો માર્ગ અપતા નહોતા પરંતુ  
 છેક છેવટે અમારી ખાતરી થઈ કે એ મન્તેમા માન્યતા માથેથી  
 શક્ય એવું હતું નહીં

અવ્યયનિત ગાડીની ચલા, લઈ જવા માટેની હતી યાત્રિક  
 દાની ચલા, ખેડવા માટેની હતી બન્નેના કાર્યક્ષેત્રનો એ ભેદ  
 તેમની બનાવના પણ ઉતરી આ યા વગર કે એમ નહોતું  
 મુશ્કેલીનો પ્રશ્ન એ જમગ ખેડાણની ટક્કર જીરી, મનુ બરોમ  
 યુક્ત ગણે, એવું કે વાનો હતો છેવટે તેમાં પણ અમને મજબુતા  
 મળી અને દરેક પ્રકારના સંલેગોની અદર સરે રમ ના મા મારુ  
 કામ આપી શકે એવી બનાવટ અમે ઉપજાવી શક્યા એમ ચા  
 ગિવિંગ ( જુગલાકાર પાત્ર ) વાળું એજીન ચલાવવાની શરૂઆત  
 ગમેલી-સથી (જસથી ચાલે તેવી ગાડીઓથી) કરી, પરીથી કરામીનથી  
 ચાલ્યા કરે એવું નક્કી કર્યું ૨૪૨૫ પાઉન્ડ, મજબુતી માથેનું,

હડકામાં હલકું વળન, અને મેળવી શક્યા. હાંકવાના પૈડાં ઉપરના લગની અંદર તેની પકડનો આધાર રહેલો છે.

ખાસ કરીને તેના ખેંચવાના કાર્ય ઉપરાંત, યાંત્રિક હજને વધારેમાં વધારે ઉપયોગી થઈ પડવા માટે, જ્યારે તે ગતીમાન સ્થિતિમાં ન હોય, ત્યારે તેને એક પટો લગાડી દધ સાંચાકામને ચાલુ કરવામાં ઉપયોગી નીવડે, તેવું બનાવવાનું હતું. હુંકામાં, થોડી જગ્યામાં સર્વ પ્રકારની શક્તિના સંચયનો સંગ્રહ થઈ શકે, એવી રીતનું એ એક યંત્ર થાય તેવું કરવાનું હતું. અને તે થયું છે પણ તેવી જ રીતનું-કારણ તેણે માત્ર ખેડયું, ચાસ પાડ્યા, વાગ્યું અને લપ્પ્યું છે, એટલું જ નથી ક્યું, પરંતુ અનાજ ઉપણવાનું કામ પણ ક્યું છે. જીરૂ મીઠો, જીરૂવાના કામની મીઠો, અને બીજા અનેક પ્રકારની મીઠો તેના બળથી ચલાવી છે. ખેતરની અંદર ઉગેલાં ફુંકાં ખેંચી કઢાડ્યાં છે. અને સાધારણ બળના એકાદા યંત્રથી ઘેટાંનું ઉન કાપવાના કામથી માંડીને તે ન્યુસપેપર છાપવાના કામ સુધીનું સાંચાકામ તેણે આપ્યું છે. મેંકડે હપ જેટલાં જુદી જુદી જાતનાં કામોમાં તેનો ઉપયોગ થઈ રહ્યો છે, એવું અમારા ધ્યાન ઉપર લાવવામાં આવેલું છે. અને અમે તો ઘણે ભાગે તેના અનેકાનેક ઉપયોગોમાંનો એકાદો અંશ માત્ર જ જાણીએ છીએ.

આ હજનું સાંચાકામ આપમેળે ચાલતી ગાડીના સાંચાકામ કરતાં બે સરળ પ્રકારનું છે, અને લગભગ તે જ પદ્ધતિથી તેને બનાવવામાં આવેલું છે. ચાલુ વર્ષ સુધી તો તેને અનુકૂળ કારખાનાના અભાવને લીધે તેનું ઉત્પાદન ઘણું અટકી ગયા જેવું થયું છે, પરંતુ જેજ નદી ઉપરનું, ખાસ યાંત્રિક હજો બનાવવા માટેનું, દારખાનું હવેથી ચાલુ થઈ જવાને લીધે, તે કામ હવે આગળ

વધવા માંડ્યું છે, અને વર્ષ દરમિયાન લગભગ સાપ્તેક યાંત્રિક હજો તૈયાર થાય, એવું વિશાળ તે કરેલું છે.

યાંત્રિક હજો પ્રથમ તૈયાર થયાં તે, મેં પહેલાં કહ્યું છે તેમ, ઇંગ્લેન્ડમાં મોકલવામાં આવ્યાં, ત્યાર પછી પહેલવહેલાં ૧૯૧૮માં, યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સે ૭૫૦ ડૉલરમાં તેની માગણી કરી. ખીજે વર્ષે, બનાવવાનો ખર્ચ વધી પડવાથી, કિંમત ૮૮૫ ડૉલર રાખવામાં આવી હતી. વર્ષ અધવચ્ચ, માત્રા પ્રમાણે, ૭૫૦ ડૉલર કિંમત પોસાય એવી હતી. ૧૯૨૦માં અમે તેના ૭૯૦ ડૉલર લીધા; ખીજે વર્ષે ઉત્પાદનનું કાર્ય સારી રીતે સાધ્ય થઈ મહેલું હોવાથી, કિંમતમાં અમે ઘટાડો કરવાનું શરૂ કર્યું, અને ૬૨૫ ડૉલર તેની કિંમત મુકી, અને પછી ૧૯૨૨માં ફોજ નદીના કારખાનાને લીધે, એ કિંમત અમે છેક ૩૯૫ ડૉલર નેટલી નીચી મૂકવા સક્તિમાન થયા હતા. ઉત્પાદનની કિંયા શાન્નિય પદ્ધતિથી અમલમાં મુકીએ, તો કિંમત ઉપર કેવી અસર થાય છે એ, આ બધું સ્પષ્ટ રીતે બતાવે છે. જેવી રીતે બવિધ્યમાં ફાઈ મોટર માડી કેટલી સોંધામાં સોંધી કિંમતે મળી શકશે તેનો અત્યારે મને ખ્યાલ નથી, તેવી રીતે બવિધ્યમાં આવું યાંત્રિક હજો પણ કેટલી સોંધામાં સોંધી કિંમતે મળી શકશે, તેનો પણ મને ખ્યાલ નથી.

મદતની વાત એ છે કે તે ધણું સોંધુ જ મળવું જોઈએ. નહિ તો સક્તિનો સંચાર ખેતીના કામોમાં કરાવી શકશે નહિ. ખેતીને માટે સક્તિના સંચારની ખાસ જ જરૂર છે. થોડાક જ વર્ષોની અંદર, માત્ર થોડા કે દાયના બજારની મદદથી ચાલતી, ખેતી એક માત્ર આશર્યાની ઘટના તરીકે જ અસ્તિત્વ ધરાવતી થઈ જશે. ખેડૂતે કતિ સક્તિના બજારને અપનાવવું પડશે, અમર તો તેનો ધંધો તેજે છેલ્લી દેવો પડશે.



જુની પદ્ધતિથી થતી ખેતીવાડીનું કામ એક ઐતિહાસિક યાદગિરિની કક્ષામાં ધીમે ધીમે મુકાતું જાય છે. એનો અર્થ એ નથી કે ખેતરમાંથી કામનું તત્વ સમુજાય નાણુદ કરવામાં આવે છે. કામ જિવનના કોઈપણ ઉત્પાદનીય અંગમાંથી નાણુદ થઈ શકતું જ નથી. અને શક્તિના જળવડે થતી ખેતીમાં કામનું તત્વ કોઈ નાશ પામતું નથી-માત્ર કામનો કંટાળો અને એની જે અથાગ મહેનત, એ 'નાશ પામે છે. જીવતા જગતા, માંસ અને રુધીરથી ધડાયલા, સંચાઓને માથે પડતો બોજો લઈ લઈ, ભોખુંડ અને પોલાદના બનેલા, નિર્જીવ સંચાઓને તે બોજો વળગાડી દેવો, એ આવા શક્તિજનથી ચાલતી ખેતીનું ધ્યેય છે. આપણે હજી આવા પ્રકારની ખેતીનાં શરૂઆતનાં વર્ષોમાંથી પસાર થઈએ છીએ. મોટરગાડીએ આધુનિક ખેતીના ઉપર નિર્ભર રહેતા જિવનની અંદર મહાન સંક્રાંતિ આણી મુકી છે, તેનું કારણ એ વાહન છે તે નથી, પરંતુ એનામાં શક્તિનો સંચાર છે તે છે. ખેતી એક ગામડીયા ધંધો થઈ રહેવાને બદલે, કંઈક વધારે ઉપયોગી થઈ પડવી જોઈએ. ખોરાક ઉત્પન્ન કરવાનો એ એક ધંધો બનવો જોઈએ. અને જ્યારે તે આ પ્રમાણેના ધંધાનું રૂપ લે, ત્યારે સરેરાશ એક ખેતર ખેડવાનું પ્રત્યક્ષ કામ વર્ષના ૨૪ દિવસમાંથી થઈ શકે, અને બાકીના દિવસો બીજા ધંધાઓ પાછળ ગાળી શકાય. ખેતી એ એક એવો મોસમીયા ધંધો છે કે તે કરનારનો બધો વખત તેમાં તેણે ગાળવો પડતો નથી.

ખોરાકના ધંધા તરીકે ખેતીનું વ્યાજબીપણું ત્યારે જ સ્વિકારી શકાય કે જ્યારે પૂરતા પ્રમાણમાં તે ખોરાક ઉત્પન્ન કરે, અને એવી રીતે તેની વહેંચણી કરે કે જેથી દરેક કુટુંબને તેની વ્યાજબી જરૂરિયાત પ્રમાણે તેના પુરતો ખોરાક મળી રહે.

આમ યાપ તો પાછો ભોટ દળવાની ધંદીનો ધંધો થોડા વર્ષો

એના દુ ખનુ કાગણુ આપણે જાણી લેનુ પડશે-અનખત એ બધે વખત દરમિયાન તેને કામચલાઉ રાહત આપતા આપણે અચકાતું નેહતું નથી મુસ્કેની એ નડે છે કે આપણે મૂળભૂત કારણોને શોધ કાઢના મયતા નથી એકાદ ગરીબ કુટુંબને મદદ કરવા વણા માણસો લાગણી ધરાવનારા નિકળશે, ખતું ગરિબી મૂલે શી રીતે નાશ કરી શકાય, તેને માટે વિચાર ચલાવવાની, અગર મહેનત કરવાની, લાગણી ધગવનાગ એટલા બધા માણસો નિકળી આવશે નહીં

દાનની પ્રધાને ધધનુ રૂપ અપાય, અગર દયાની લાગણીને વ્યાપારી લેવાસ અપાય, તે તર્ક અને કૃષ્ણા છે કારણ એવા રૂપો માથી એ લાગણીઓનુ સત્ત્વ જતું ગઈનુ હોય છે

માનવિને સ્વાભાવિક રીતે મદદ કરવાનુ જે વનથુ છે, તે ખરી રીતે, બહાર કાગળો ઉપર પત્રકરૂપે, કે જાહેર, થયેલુ નથી હોતુ લોકોના ખાનગી ઘરોની અદર વધારે અનાથ બાળકોની સભાળ લેવાઈ ગઈ છે તેને માટે ખાસ ચાપેની સરચાઓ કરે છે તેના કરતા ખાનગી ઘરોવાળા તે કાર્ન ધણા પ્રેમથી કરી રહ્યા છે ધરડા લોકો માટે ખાસ સ્થાપન કરેલા ઘરોની અદર જેટલા ધરડા માણસોને આશ્રય આપવામા આવતો હોય છે, તેના કરતા તેઓના બાઈમદોને ત્યા તેમને વધારે આશ્રય મળતો હોય છે ધીરાણુ કરનારી મળીઓના કરતા, એક કુટુંબ બીજા કુટુંબને પૈસા ધીરીને વધારે સારી મદદ આપતુ હુ છે મતનમ કે મનુષ્ય સમાજ, પોતાના વિકાસ અને વિસ્તારને માટે, માનવિની નૈસર્ગિક લાગણીઓના પાયા ઉપર વધારે નિબર રહી દાનનુ મનુષ્યને જે નૈસર્ગિક વનથુ છે તેને દાનના સમયમા અપાતો વ્યાપારી લેવાસ કયા સુધી નબાવવો, એ એક મશીર પ્રશ્ન છે

ધધાના રૂપમા પ્રચલિત દાન, લાગણી વિહોણુ હોય છે,

ડેટલુ જ નહીં પરંતુ તેના ગ્રાહકને તે મદદ કરે છે તેના કરતાં વધારે પ્રમાણમાં તેને તે નુકસાન કરે છે. તે લેનારાઓની નૈતિક કક્ષા નીચી ઉતરતી જાય છે, અને સ્વમાનની લાગણી ઘુટી જતી જાય છે. આની હરોળમાં ભેસે એવો, પણ જુદુ પરિણામ ઉપજવે એવો, અતિતીવ્ર અને નાજુક ભાવનાવાદ છે. થોડાંક જ વર્ગો પૂર્વે એક એવો ખ્યાલ ફેલાયો હતો કે, ખીજની પાસેથી, આપણે માટે, કામ કરાવવાની વ્યાજબી અને હક તરિક્કેની આશા, એજ સેવાતું ક્ષેત્ર. આવી સામાજિક સેવાનો લાભ અસંખ્ય માણસોએ મેળવ્યો. આપણી સમગ્ર વસ્તિના કેટલાક આખા વિભાગોના વિભાગો, બાળકો જેવા, નિરાધાર અને બિક્ષાર્થી-પાગડાની મદદ મેળવવાની આશા ઉપર જ ટકી રહેલા—જેવામાં આવતા હતા. લોકોને માટે અમુક અમુક કરવાનો જાણે ધંધો જ ઉપસ્થિત થયો, એને લીધે સેવા કરવાની પ્રશંસનિય વૃત્તિનો વેગ વધ્યો, પરંતુ ખીજ પાસે તેના લાભ લેનારાઓની અંદરથી આત્મવિશ્વાસનો લોપ થતો ગયો, તેમ જ જે જરૂરિયાતોને લઈને આવા પ્રકારની સેવા ભાવનાનો જન્મ થયો હતો, અને જે મટાડવાને માટે તેનો ફેલાવો થયો હતો, તે વસ્તુસ્થિતિ તો તેની તેજ કાયમ રહી, સુધરી નહીં.

એટલે આત્મવિશ્વાસ, કે પોતાના ઉપર આધાર રાખી શકે એવા પ્રકારની કેળવણી, મળવાને બદલે, નાનાં છોકરાં જેમ બધાને માટે પારકા ઉપર જ આધાર રાખીને, હાથ જોડીને બેસી ગ્રહે છે, તેવા પ્રકારની વૃત્તિને ઉત્તેજન મળ્યું. એ જોટલું ખરાબ થયું તેના કરતાં પણ વધારે ખરાબ પરિણામ એ આવ્યું, કે એ દાન લેનારાઓ પ્રત્યે એક પ્રકારની ઘૃણા અને તિરસ્કારની લાગણીનો જન્મ નવો થયો. લોકો હંમેશાં જેમને મદદ કરે છે તેમની મતાનતા વિશે પાછળથી ફરિયાદ કરે જ છે. કુદરતી રીતે તેનું

પરિણામ આ જ આવે. પ્રથમ, એ દહેશતતા દાનનો થોડોક જ કિંમતી અંશ, સદાનુભૂતિ અને હૃદયપૂર્વકના ઉત્સાહથી આપેતું દાન હોય છે. બીજું, કેઈ પણ મનુષ્યને પાગડાની મહેતીની ઉપર જિવનની ફગ્ગ પડે એવી રિયલિટીમાં રહ્યા કરતું પસંદ પડતું જ નથી.

એટલે આવું સામાજિક કાર્ય અદર અદર વિખવાદ ઉત્પન્ન કરે છે, અને એક બીજના મન ઉઘાડે છે—દાનના લેનારને એમ લાગે છે કે એ લેવામાં તે દનકો પડે છે, આપનારને પણ એવું લાગે છે કે કેમ તે એક પ્રશ્ન છે. દાનની આ પ્રથાએ વસ્તુ રિયલિટીમાં કશી પણ રિયલિટી આણી નથી જે દાનની પદ્ધતિ એવી ન હોય, કે, આગળ જતા, તે પોતે બિનજરૂરી થઈ પડે, તે કોઈ પણ પ્રકારની સેવા કરે છે, એમ માનવું મિનકુન બોલે છે એ તો માત્ર એક પ્રકારનો ધંધો થઈ પડે છે, અને એક અનુત્પાદનિય ધંધાના પ્રશ્ન માત્ર ઉમેરો જ કરે છે.

જેમ જેમ લોકો પોતાની મેળે કમાઈ શકવાને અસમર્થ હોય, તેમને અનુત્પાદનિય વર્ગમાંથી ખમેડી ઉત્પાદનિય વર્ગમાં મુકવામાં આવે, તેમ તેમ દાનની આવશ્યકતા મિનકુન જતી હોય છે. પહેલાના એક પ્રકારમાં મે જણાવ્યું છે કે અમારી દુશ્મનોની અદર એવા અખતગ અમે પાં છે કે કેનાકે વિભાગોની અદર પુના, નગડા અને આશ્રણ લોકો પણ અમને એમના કામનો ફાગો પૂરતા પ્રમાણમાં આપીશ. વૈજ્ઞાનિક ઉદ્યોગ એવા ન જોઈએ કે તેની પાસે જે આવે તે જાધાન ન ગળી જ જાય. જો તે તેવો હોય તો, જિવનમાં તેના અગ્નિત્વની નિર્ધારતા તે આવી શકતો નથી એમ કહી શકાય. ઉદ્યોગના પ્રશ્નમાં, અને ઉદ્યોગના કામની જાહાર, એવા કામો હોવા જોઈએ કે જે એક મજબૂત માણસનું પૂરેપૂરું જોમ, તે કરવાને માટે માગી તે બીજા પણ એવા પુરુષ કામો હોય છે કે જે કરવાને

‘ મધ્યયુગના કાગિગરો પાસે હતી તેના કમ્તા પણ વધારે આવડત અને હોશિયારી માગી લે છે ઉદ્યોગના જે ઝીણા ઝીણા વિભાગો પાડનામાં આવેના છે તેની અદર, બગનાળા અને કળનાળા, બન્ને પ્રકારના, માણસોની આવશ્યકતા પડે છે પહેલાના હાથના ઉદ્યોગમાં એક આવડતનાળા માણસને બિનડું આવડત બતાવવાની ન હોય એવા કામ પાઠળ ધણો વધારે વખત ગાળવો પડતો હતો એ નિર્ગર્થક બન જાયતો પરંતુ આ ચતુ તેનું કામથી એ હતું કે તે વખતમાં દરેક કામ એક માણસે જ કરવાનું હતું, અને તેને માટે ઘણા અને બળ બન્ને, તેની પાસેથી જ, જે હોય તે તેણે વાપરવાના હતા.

કોઈ પણ કારિગર માત્ર પેતાના હાથ વડે કામ કરે, તો પોતાના ભગપુત્રોપણ કમ્તા જગડે વિશેષ કમાણી કરી શકે નહિ. વધતું પામું તો તેની પાસે હોય જ નહિ હવે, જ્યારે એ કારિગર કદ થાય, સારે, એવું માની સેવામાં આવે છે કે, તેના છોકરાએ તેને પાળવો જોઈએ, અગર તો, તેના ડોકન ન હોય તો, સમાજે તેને નભાવવો જોઈએ આ બધી માન્યતા અનાવશ્યક છે ઉદ્યોગની અદર પડતા જતા વિભાગો દરેક જણને કામની તમ ઉભી કરી આપે છે આ વિભાગોની અલ મમાઈ ગકે તેના કમ્તા વધારે આવડા કે અપગ માણસો અભિતવમાં જ નથી આ દરેક જગાઓમાં, માધારણુ ગીતે, આપણી કુળ દષ્ટિથી આપણે જોઈએ કે આ દાનથી નભવા લાયક છે, ને કે, ખરી ગીતે, જેટલો એક મગ ત અને ઝીણાટવાગો માણસ પોતાને માટે ડમાગી કરી શકે, તેટલી જ કમાણી તે પણ કરી શકે એમ હોય છે જે કામ અપ-ગથી થઈ શકે એવું કામ તેવા કામની અલ મગન અને મામતમન માણસને રાખી મુકવો, એ એક પ્રકારનો ન જ ગણાવ ધામડીઓ વપુનાના કામમાં આધાર માણસોને રાખવા, એ બાઈડ પ્રકારનો

વ્યય ગણાય. ડેદીઓની પાસે પણ પથરા ભાગવાનું, કે એવા કોઇ તદ્દન નજીવા પ્રકારનું કામ લેવામાં પણ, વ્યય જ છે.

સુવ્યવસ્થિત જેઠ માત્ર પોતાનું ખર્ચખુટણ કાઢી શકે એટલું જ કરે તે બસ નથી, પરંતુ તેની અંદરનો માણસ ન્યારે બહાર જાય, ત્યારે પોતાના કુટુંબને, અગર કુટુંબ ન હોય તો પોતે જાતે, સ્વતંત્ર રીતે, પોતાના નિભાવને માટે, પૈસો પેદા કરી શકે, એવું થવું જોઇએ. ડેદીઓની પાસે મજુરી લેવી, અગર મુલામો પેટે તેમનો ઉપયોગ કરવો, એવું પ્રતિપાદન કરવાનો મારો આશય નથી. પરંતુ માત્ર એટલું જ કે, જ્યાં સુધી ડેદખાનાનું અસ્તિત્વ છે ત્યાં સુધી, તેઓને ઉત્પાદનની સામાન્ય યોજનાના સાધન તરિકે એવી સુંદર રીતે ઘટાવી શકાય એમ છે, કે માત્ર ડેદીઓના લાભને માટે જ નહિ, પરંતુ સામાન્ય જનતાના લાભને માટે પણ, તે એક અત્યંત અગત્યનું ઉત્પાદનીય અંગ થઇ શકે. ડેદખાનાની ઔદ્યોગિક પ્રવૃત્તિઓને અંકુશમાં રાખનારા ઘણા કાયદાઓ ઘડાયેલા છે, એ હું જાણું છું. મજુર પક્ષના નેતાઓની ચળવળ અને માગણીઓને લઇને એવા કાયદાઓ અસ્તિત્વમાં આવેલા છે. કાંઈ કામ કરનાર વ્યક્તિના લાભની ખાતર તે કરવામાં આવેલા નથી. આખા સમાજ ઉપર બોળે વધારવાથી સમાજની કોઇપણ એક વ્યક્તિને લાભ હોઇ શકે નહિ. સેવાનો ખ્યાલ જો મગજમાં રાખવામાં આવતો હોય, તો દરેક સમાજની અંદર, જેટલાં માણસો કામ કરી શકે એવાં હોય, તેના કરતાં કામ કરવાનું પ્રમાણ વધુ જ હોય છે.

ઉદ્યોગને આવી સેવાના અનિમ ખ્યાલના ધોરણ ઉપર વ્યવસ્થિત કરવામાં આવે, તો જાહેર દાનોની કાંઈ આવસ્યકતા નહે છે. આ પ્રથા ગમે તેટલી ઉમદા હોય તો પણ પોતાના

આધાર રાખીને માણસ સ્વતંત્ર નથી શકે એવી વસ્તુસ્થિતિ તં ઉભી કરી શકે નહિ. આપણે તો એવા આત્મવિશ્વાસે નિર્ભર રહી શકાય એવું જોઈએ. જે હોય તેનાથી અસંતુષ્ટ રહેતો હોય, એ સમાજ વધારે સારો. એ અસંતોષ તે માત્ર ક્ષુલ્લક-નશ્વરો-દર્શનનો ટંકટગારો નહિ, પરંતુ જે કાંઈ થાય છે તે તેના કરતાં વધારે સારી રીતે થઈ શકે, એવા પ્રકારની વિચાળ અને દૃઢતાપૂર્વકની બાવનાવાળો અસંતોષ. સેવાના ધોરણ ઉપર વ્યવસ્થિત થયેલા ઉદ્યોગ, મજૂરીના દર એવા રાખી શકે કે જેથી મજૂરી કરનાર પોતે અને પોતાના કુટુંબને સારી રીતે નભાવે. જે ઉદારતા જગતને પોતે પોતાને મદદ કરી શકે એવી સ્થિતિ ઉપર લાવી મુકવામાં સહાયશ્રુત થાય, અને તેમ થવામાં પોતાનો વખત અને પૈસો ખરચે, તે ઉદારતા, જે માત્ર આપવામાં જ સમજે છે, અને એ રીતે એક પ્રકારના આજસને ઉત્તેજન આપે છે, તેના કરતાં ઘણી જ સારી ઉદારતા કહી શકાય. ઉદારતા પણ ઉત્પાદનમાં મદદ કરનારી હોવી જોઈએ. અને હું માનું છું કે તે તેવી થઈ શકે એમ છે. મારો અંગત અખતરો અને અનુભવ એ માન્યતામાં મને બળવત્તર કરે છે. એક ઔદ્યોગિક શાળા અને હોસ્પિટલ દ્વારા એ હું મારા અખતરા અજમાવી રહ્યો છું.

સામાન્ય રીતે ઔદ્યોગિક શાળાની જે વ્યવસ્થા જોવામાં આવે છે તેની સાથે મારી જરાયે સહાનુશ્રુતિ નથી, કારણ ત્યાં છોકરાઓ માત્ર અંચુ-અવેશિયા જ્ઞાન મેળવી શકે છે, પરંતુ એ જ્ઞાનનો ઉપયોગ કેવી રીતે કરવો તે જાણતા હોતા નથી. મારો અભિપ્રાય એવો છે કે એવી શાળાએ છોકરાઓને ઉત્પાદનીય બનાવવા તરફ લક્ષ આપવું જોઈએ. તેમની પાસે નકામાં ને બિનજરૂરી કામો કરાવવામાં આવે, તો શિખવામાં જે રસ તેમને આવવો જોઈએ, અને એ સંજંઘનું જે જ્ઞાન મેળવવાનો તેમનો હક્ક છે, તે

પ્રકારનો રસ કે જ્ઞાન તેમને મળે નહિ. અને ‘જ્યાં સુધી શાળામાં અભ્યાસ કરે ત્યાં સુધી છોકરો કંઈ ઉત્પન્ન કરી શકતો નથી. શાળાઓ તેના નિભાવને માટે કંઈ જોગવાઈ કરતી હોતી નથી. ઘણા છોકરાઓને એવા નિભાવની જરૂર હોય છે, એટલે જે પહેલાં વહેણું કામ તેમને હાથે ચઢે તે તેમણે કરવા જ મંડવું પડે છે. અમુક પસંદ કરીને કરવાની તેમને તક મળતી નથી.

ત્યારે છોકરો આમ પૂરેપૂરો ડેજનાયકો ન હોવા છતાં જિવનના ઉચ્ચગામો પ્રવેશ કરે છે, ત્યારે ડેજનાયકા અને અનુભવી શ્રમની તાણુની ખૂમમાં તે માત્ર ઉમેરોજ કહે છે. આધુનિક ઉદ્યોગ એવા પ્રકારની શક્તિ અને આવડત માગે છે, કે જે શાળામાંથી વહેવા ઉઠી જનારને, અગર તે ઘણા લાંબા સમય સુધી તેની જોડે સંબંધ રાખનારને, મળી શકતી જ નથી.

આ વિચિત્રતાને પહોંચી વળવા માટે ઈ. સ. ૧૯૧૬ માં ‘હેન્ડ્રી ટ્રોટ’ ઔદ્યોગિક શાળાની સ્થાપના કરવામાં આવી હતી. જે છોકરાના સંજોગો એવા હોય કે શાળા તેણે વહેલી જ છોડવી પડે, તેને પણ મદદરૂપ થઈ પડે એવું શિક્ષણ આપવાની ઉત્કંઠામાંથી આ ગણનાનો જન્મ ઉદ્ભવ્યો. શરૂઆતથી જ ત્રણ મુખ્ય સિદ્ધાંતોને અમે વળગી રહ્યા છીએ—

- (૧) વિદ્યાર્થી વિદ્યાર્થી જ રહે, અને કવખતનો કામ કરનાર કારિગર જેવો ન થઈ જાય, તેવું ગણવાનો પહેલો-સિદ્ધાંત.
- (૨) માનસિક શિક્ષણ અને ઔદ્યોગિક શિક્ષણ સાથે સાથે આપવાનો બીજો સિદ્ધાંત.
- (૩) જે વસ્તુઓ કામમાં આવે એવી હોય, તે બનાવવાનું શિખવવામાં તેને એક વસ્તુનું અભિમાન અને જવાબદારીનો ખ્યાલ ઉત્પન્ન થાય, એવું કરવાનો-ત્રીજો સિદ્ધાંત.



૧ જે વસ્તુઓની ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રની અદર કિંમત થાય એવી વસ્તુઓ તે બનાવે છે ખાનગી શાળા તરિકે તેને શરુ કરી છે, અને ૧૨ થી ૧૮ વર્ષની અદરનો છોકરો તેમા દાખલ થઈ શકે છે. સ્કૉલર્શીપના ધોણુ ઉપર તેની વ્યવસ્થા રાખવામા આવી છે, અને દાખલ થનાર દરેક છોકરાને ૪૦૦ ડૉલરની વાર્ષિક સ્કૉલરશિપ આપવામા આવે છે જે કોઈ છોકરાની કારકિર્દિ વધુ સતોપકારક માનુષ પડે, તો તેને વધારેમા વધારે ૬૦૦ ડૉલર નેટલી સ્કૉલરશિપ કરી આપવામા આવે છે

વર્ગ અને દુકાનના કામની મ પૂર્ણ નોંધ રાખવામા આવે છે એ દરેકમા છોકરો કેટલો ઉદ્યમ અને શ્રમ કરે છે તેની પણ નોંધ રહે છે એ ઉદ્યોગમા મેળવેના માર્ક્સ (ગ્રુપ્સ) ઉપર તની પાછળની સ્કૉલરશિપનો અધાર રહે છે એ સ્કૉલરશિપ ઉપરાંત, દરેક છોકરાને નાની નાની રકમો આપવામા આવે છે, જે તેના સેવીંગ ખાતામા જમા કરવામા આવે છે આ બચત, બચા સુધી છોકરો શાળામા રહે તના સુધી, બેકમા રાખી મુકવામા આવે છે કેટલીક વખત, ખાસ સંજોગોની અદર, એ પૈસા વાપરવાની પરવાનગી શાળાના કાર્નવાલકે તેને આપે છે

શાળાની વ્યવસ્થાને અગે ઉપરિચિત થતા પ્રશ્નોનો એક પછી એક ઉત્તર લાનવામા આવે છે, અને તેના ધ્વિયને વધુ સારી રીતે પહોંચી શકાય એવા માગો અપત્યાર કરવામા આવે છે શરુઆતમા વિદ્યાર્થીને દિનમનો ૩ ભાગ શાળાના કામમા, અને બાકીનો ૩ ભાગ દુકાનના કામમા, રોકવાનો ગિવાજ હતો આ રોજનો પ્રમથ પ્રગતિને બાધ કરતા જણાયો, એટલે હવે છોકરો અમુક અમુક અડવાડિયા, શિક્ષણ પાછળ ગાળે છે—એક અઠવાલિયુ વર્ગમા, અને બે અઠવાડિયા દુકાનમા વર્ગો એ રીતે હમેશા ચાલુ રહે છે

કારણ જુદા જુદા વિદ્યાર્થીઓનો મંધ, વાગફરતી, દરેક અલવાડિયે, વર્ગમાં શિક્ષણ લેતો જ હોય.

તેના શિક્ષણના કાગમાં સાગ માગ નિષ્ણતો મળી શકે એમ હોય તેવાઓને રોકવામાં આવે છે, અને તેનું પાઠ્યપુસ્તક 'ફાઈનું કારખાનું' ગણવામાં આવેલું છે. ઘણીખરી વિદ્યાર્થીઓમાં જે શિક્ષણ મળે છે તેના કગતાં વ્યવહારિક ને પ્રત્યક્ષ અનુભવવાળું જ્ઞાન મેળવવાની તેમાં વધારે તકો રહેતી છે. દુકાનોને અંગે, પ્રત્યક્ષ આકડાઓ અને દ્વિમાત્ર ગણવા કારવવામાં, અંગ્રજીશિલ્પનું શિક્ષણ અપાય છે. ક્રિયાઓ અને સંજોગોનો પ્રત્યક્ષ અનુભવ તેને કરાવવામાં આવે છે-અને બરોમગ નિરિક્ષણ કરવાનું તેને શિખવવાના આવે છે. નકશાઓ ઉપર કાળાં ટપકાંઓથી નિર્દેશાત્ રહેતો તે તેને મન માત્ર કાળા ટપકાંઓ જ નથી હોતાં, પુસ્તકના પાનામાં મમાઈ જતા ખંડો તેજ તેઓને મન ખંડો નથી હોતા. સ્કિ માપેગ બદરે દુકાનમાંથી મોકનાતો માન, આક્રિકા અગર દલિલ અમેરિકાથી આવતા માનની પાવતીઓ, બધું જ તેને બતાવવામાં આવે છે, તેના અનુભવમાં આવે છે, અને એ રીતે દુનિયા એ માત્ર તેના શિક્ષકના મેજ ઉપર ગોઠવી રાખેલો ગંગબેગી ગોળો જ રહેતો નથી, પરંતુ એતનવંતા મનુષ્યોથી વસવાયેલો એક ગ્રહ છે, એનું તેને જ્ઞાન થાય છે. ઔદ્યોગિક કારખાનું તેના વિજ્ઞાન અને રસાયણશાસ્ત્રની પ્રયોગશાળાની ગરજ સારે છે, જ્યાં તાર્કિક સિદ્ધાંત વ્યવહારનો વિષય બને છે, અને ચોપડીઓનો પાઠ પ્રત્યક્ષ અનુભવનો પાઠ બને છે. ધારો કે એકાદ પંપનું કામ શી રીતે થાય છે, શી રીતે નહિ, એ તેમને શિખવવામાં આવતું હોય પ્રથમ તો શિક્ષક તેમને પપના જુદા જુદા વિભાગો, અને તે દરેકનું કાર્ય શું, તે સંબંધી માહિતિ આપે છે, તે સંબંધમાં વિદ્યાર્થીઓને ઉઠતી શકાઓનું સમાધાન કરે છે, અને પછી આખો સમુદ્ર, ટોળાખંધ, એકાદ એવો માટો

પંપ પ્રત્યક્ષ જોવા એ-છન રૂમમાં જાય છે. શાળાને લગતી, એક કારખાનાનો માત્ર બનાવવાની મોટી અને સાધન સંપન્ન દુકાન રાખવામાં આવેલી છે. ત્યાં છોકરાઓ એક યંત્રથી બીજા યંત્ર ઉપર નિયમસર કામ શીખે છે. કંપનીને જે ચીજો અગર વિભાગોની જરૂરિયાત હોય તેજ બનાવવાનું તેઓ શીખે છે. પરંતુ અમારી જરૂરિયાતો એટલી બધી વિસ્તૃત હોય છે કે એમાં તેઓને બધું જ શિખવાનું મળી રહે છે. એ રીતે તૈયાર થયેલા કામની યોગ્ય તપાસ કરવામાં આવે છે, અને એવી તપાસમાંથી પાર ઉતરેલો માત્ર ફાઈ માટર કંપની ખરીદી લે છે, અને, અવગત, જે એ તપાસમાંથી પાર ઉતરો શકે એવું કામ નથી હોતું, તે શાળાને ખોટું સમાન રહે છે.

જે વિદ્યાર્થીઓએ સારામાં સારી પ્રગતિ સાધી હોય છે, તેઓ પછીથી દરેક કામ ધણી જ કુશળતાપૂર્વક અને સમજણથી કરી શકે છે. દરેક કામમાં, તેનું ખ્યેય શું, અને તેના સિદ્ધાંત શા, એ બધું સમજીને તેઓ કામ કરે છે. પોતાના સંચાઓ પોતે સુધારી શકે છે. સંચાઓની આસપાસ પોતાની સહિસ્રલાભતી ગળવતો તેઓને આવડે છે. અને એ કામમાં જ્યારે તેઓ રવાતક થાય છે, ત્યારે દુકાનોમાં, સારી મજૂરીના દરથી, તેમને માટે કામ તૈયાર જ હોય છે. આ શાળાના વિદ્યાર્થીઓની સામાજિક અને નૈતિક સુખાકારી પાછળ પણ પુરતું ધ્યાન આપવામાં આવે છે. સત્તાની મિકલું દેખરેખપણું નહીં, પરંતુ મૈત્રિના પ્રેમ અને હિતના ધોરણ ઉપર રચાયલું દેખરેખપણું, રાખવામાં આવે છે. દરેક છોકરાના ઘરની સ્થિતિથી પૂરેપૂરા વાકેફ રહીએ છીએ અને એની વલણોનું નિરિક્ષણ કરીએ છીએ. કોઈ પણ રીતે ઉચ્છ્રંખત્ર, કે રેંછપેંછ, બનાવવાનો પ્રયત્ન કરવામાં આવતો નથી. એક દિવસ એ છોકરાઓ લઢવાની અણી ઉપર આવી પહોંચ્યા. તે વખતે લઢાઈની દુષ્ટતા

ઉપર એમની આગળ લાપણ કરવામાં નહોતું આવ્યું, પરંતુ તેમને એવી શિખામણ આપવામાં આવી હતી કે તેઓએ અંદર અંદરના વિરોધોનું સમાધાન કરવાનો કાંઈ વધારો સારો રરતો યોગ્યો જોઈએ. છતાં છોકરવટ્ટીપણામાં જ્યારે તેઓએ સમાધાનીની જીત જમાનાની પદ્ધતિ જ પસંદ કરવાનું વલણ દેખાડ્યું, ત્યારે તેઓને હાથનાં 'ગ્લૅન્ડ' આપ્યાં. અને એક ખુણામાં જઈ લઈ લેવાનું નક્કી કરી આપ્યું. એક કડક સરત એ કરવામાં આવી કે ત્યાં તે ત્યાંજ તેમણે તેનો સંપૂર્ણ ખુલાસો કરી લેવો, દુકાનની બહાર જરી પણ લટકું નહીં. આનું પરિણામ એ આવ્યું કે સેજસાજ તેઓએ અંદર અંદર લઈ લીધું, અને પછી કાયમની મિત્રતા તેઓ બન્ને વચ્ચે બંધાઈ ગઈ.

છોકરાઓ તરીકે જ તેમની સાથે વર્તવામાં આવે છે. છોકરાઓ તરીકેનાં માર્ગ સારાં સાલજીક વલણો જે જોવામાં આવે, તેને ઉત્તેજન આપવામાં આવે છે, અને જ્યારે તેઓને દુકાનોમાં અગર વગોમાં જોઈએ છીએ ત્યારે તેમની આંખોમાં ઉમટી અસ્મિતાનું તેજ તરવરતું દેખાઈ આવ્યા વગર ગહેતું નથી. તેઓ કાંઈક ઉપયોગી અને કિંમતી કામ કરી ગયા છે, એવું તેઓને બાન રહ્યા કરે છે. તેઓ ત્વગંથી અને ઉત્કંઠાથી જે કાંઈ શિખવાનું હોય તે શિખી જાય છે, કારણ તેઓ એવી વસ્તુઓ શિખે છે કે જે દરેક ચપલ અને ઉલોમી છોકરાને જાણવાની વ્યાભાવિક ઈચ્છા હોય છે, અને જેના મંજૂરી ધરમાં હંમેશાં તે પ્રત્યે પુછીને જાણી લેવાની ધગશ ધગવનો હોય છે, પરંતુ ધગના માથુસો કાંઈ એવા પ્રશ્નોના ખુલાસાવાર ઉત્તરો આપી તેને સંતોષી શકતા નથી હોતા.

છ છોકરાઓથી શરૂ થયેલી આ સાગ્રાની અંદર અત્યારે

અસો છોકરાઓ છે. અને એટલી બધી. વ્યાવહારિક પદ્ધતિ તેમાં દાખલ થયેલી છે કે જેથી વધતે વધતે ૭૦૦ છોકરાઓ થાય એવી પણ આશા રાખવામાં આવે છે. શરૂઆતમાં ખોટથી કામ ચલાવાતું. પરંતુ અત્યારે તો તે પોતાની જ આવકમાંથી પોતાનું ખર્ચ કઢાડી શકે એટલી નિર્ભર થઈ ગઈ છે.

છોકરાને પોતાનું છોકરાપણું કાયમ રહે તેવી રિધતિ અમે ઊત્પન્ન કરી શક્યા છીએ. આ છોકરાઓ કારિગરો થતાં શીખે છે, પરંતુ છોકરાપણાનું ભાન તેઓ ખુલી જતા નથી. અને તેમ ધનુ ધણું મલત્વનું છે. કલાકના તેઓ ૧૯ થી ૩૫ સેન્ટ્સ સુધી કમાવે છે, સાધારણ રીતે નાના છોકરાઓને માટે જે કામ હોય છે તેમાં આટલું તેઓને મળતું હોતું નથી, એટલે, બહાર કામે વળગીને, પોતાના કુટુંબનો નિર્વાહ કરવામાં તેઓ જેટલી મદદ કરી શકે, તેના કરતાં આ શાળામાં રહીને તે પોતાના કુટુંબના નિર્વાહમાં વધારે સારી મદદ કરી શકે છે. જ્યારે તેઓ તેમાંથી પસાર થઈ જાય છે, ત્યારે તેઓએ સામાન્ય રીતે સારું જ્ઞાન સંપાદન કરેલું હોય છે, અને એટલી કુશળતા તેઓએ પ્રાપ્ત કરેલી હોય છે, કે જો હવે તો, વધારે સારી રીતે પ્રાપ્ત કરીને પણ પોતાની કેળવણીને તેઓ આગળ ને આગળ ધપાવી શકે. કેળવણીને વધારવી ન હોય, તો પણ ગમે ત્યાં કામ કરવા જાય ત્યાં સાધારણ કરતાં વધારે સારી કમાણી તો કરી જ શકે. અમારાં કારખાનાંઓમાં જ તેઓએ જવું, એવી ફરજ નથી. જો કે તેઓ પૈકી ઘણાખરા અમારાં કારખાનાંઓમાં જ જોડાય છે, કારણ વધારે સારાં કામે ક્યાંથી મેળવવાં એ તેઓને ખજર પડતી હોતી નથી. પરંતુ છોકરાઓની સાથે એવા પ્રકારની કાંઈ બાંધણી નથી રાખવામાં આવતી. અમે તો માત્ર એટલું જ જોઈએ છીએ કે તેઓએ પોતાના માર્ગે જવાનું જરૂરી જ્ઞાન સંપાદન કરી લીધું છે કે

કેમ, અને તે સિવાય બીજી કંઈ નિસ્પત્ત તેઓની સાથે અમે રાખતા નથી. આમાં કોઈ પણ ઠેકાણે દયાદાનની ભાવનાનો અંશ પણ નથી.

‘ ધી ફ્રાંડ હૉસ્પિટલ ’ પણ આવા જ ધોરણે કામ કરી રહી છે, પરંતુ ‘ મહાન યુદ્ધ ’ની કબજગિરિને લઈને હજી તદ્દન ચોક્કસ પરિણામો તેનાં ઉપજાવી શકાયાં નથી. આ હૉસ્પિટલ મારે બાંધવી જ છે એ ધરિદાયી તેની શરુઆત થઈ નથી. ‘ ધી હૉસ્પિટલ જનરલ હૉસ્પિટલ ’ તરીકે, ઈ. સ. ૧૯૧૪માં તેની શરુઆત થઈ. લોકમદદથી બંધાવવાની ધારણા હતી. બીજાઓની પેઠે મેં મારો ફાળો આને માટે આપ્યો, અને કામ શરુ થયું. પ્રથમનાં મકાનો કેટલાંક થતા પહેલાં જ ભેગા કરેલું ઉધરાણું ખર્ચાસ થઈ જવા આવ્યું. મને બીજાને વધારે ફાળો જરવાનું પણ કહેવામાં આવ્યું હતું. મેં તે વખતે ના પાડી, કારણ, મને લાગ્યું કે એના સંચાલકોએ કામ શરુ કરતા પહેલાં તેની કિંમતનો અંદાજ કર્યોજ હોવો જોઈએ, અને આ રીતે તો આવા કામમાં વિશ્વાસ રાખી શકાય નહીં-કારણ કામ પુરું થયા પછી પણ તેનો વહિવટ કેવો રહે કેવો નહીં તેની શી ખાત્રી ?-આવો વિચાર મારો થયો હતો; છતાં આખીયે હૉસ્પિટલ મેં એકલાએ લઈ ભેવાની માગણી કરી. ભેગા કરેલા પૈસા બધા પાછા આપી દીધા. આ બધું આટાપાયું, અને અમે અમારું કામ આગળ ધપાવે જતા હતા, ત્યાં ૧૯૧૮ ના ઑગસ્ટની ૧લી તારીખે, આખીયે સંસ્થા સરકારમાં સ્થાપિત કરવાનો મનોગ હિસો થયો. ૧૯૧૯ ના ઑક્ટોબરમાં તે અમને પાછી સોંપનામાં આવી, અને તે જ વર્ષના નવેમ્બર મહિનાની ૧૦ મી તારીખે, પહેલવહેલો દર્દી એ હૉસ્પિટલમાં દાખલ કરવામાં આવ્યો.

હૉસ્પિટલની અંદર ૨૦ એકર જોટલી જમીન ‘ વેસ્ટ યાન્ડ

પુલ્કર્ડ' નામથી ઝોળખાતી જમીનના વિસ્તારમાં આ હૉસ્પિટલ આવેલી છે, અને તેથી તેને વિસ્તારવામાં પણ અગવડ પડે એમ નથી. તેમાં જેને સગવડો જોઈએ તેની જરૂરિયાતની અમને પુરેપુરી ખાત્રી થતાં તે બધી જ પુરી પાડવાની અમારી ઇચ્છા છે. શરૂઆતમાં એની જે યોજના હતી તેનો ત્યાગ કરવામાં આવ્યો છે. અને વ્યવસ્થા અને યોજના, બન્નેની દૃષ્ટિથી નવા પ્રકારની હૉસ્પિટલ ઊભી કરવાનો અમારો પ્રયત્ન છે. ત્રિમંતોને માટે હૉસ્પિટલો ધણી છે, તેમ જ ગરીબોને માટે પણ તેનો તોડો નથી, પરંતુ એવા લોકો, કે જેઓ અમુક રકમ-જે કે, તદ્દન સાધારણ હોય પણ તેવી રકમ-આપી શકે એવા હોય, પરંતુ ધર્માંદ સખાવતની મહેરબાનીથી તેઓ આટલું આપી લાભ લઈ જાય છે એવા પ્રકારની લાગણી સરખી ઉત્પન્ન થવા દીધા સિવાય આપવાની જેઓ ઇચ્છા ધરાવતા હોય, તેવા લોકો માટે બિલકુલ હૉસ્પિટલો નથી. એવા એક સિદ્ધાંત જ સ્વિકારાઈ ગયેલો જોવામાં આવે છે કે એવા પ્રકારની હૉસ્પિટલ કે જે સેવાયે કરી શકે, અને પોતાનો નિભાવ પણ પોતે કરી શકે, એવી હોવી શક્ય જ નથી. આ હૉસ્પિટલ પોતાનો નિભાવ પોતે કરી શકે એવી અમે ધડેલી છે.

જે નવાં મકાનો અમે બધાબધાં છે તેની અંદર એકે વૉડ રાખવામાં આવ્યો નથી. બધી ઓરડીઓ ખાનગી છે. અને દરેકની અંદર નહાવાની સગવડ પણ રાખેલી છે. ચૉવિસ ચૉવિસના ચોકઠામાં વહેંચાયેલી બધી ઓરડીઓ, એક સરખા માપ, ગોઠવણ અને સગવડોવાળી રાખવામાં આવેલી છે. એમાં પસંદગીનો અવકાશ રાખ્યો નથી. એવી યોજનાથી આ કરવામાં આવેલું છે કે હૉસ્પિટલની અંદર કશાની પણ પસંદગી કરવાનું કોઈને માટે બની શકે જ નહીં. દરેક દર્દી પોતે ખીજા દર્દીની સાથે સમાનતા અનુભવે, એ ધોરણ સ્વિકારવામાં આવ્યું છે.

હૉરિપટલોની અત્યારના વખતમાં જે વ્યવસ્થા થતી જોવામાં આવે છે તે ઉપરથી આપણે ચોક્કસ તો એમ કહી શકીએ જ નહીં કે એ તે દર્દીઓને માટે ઉભી કરવામાં આવેલી હોય છે, કે દાકતરોને માટે. એકાદ લાચક અને શક્તિશાળી દાકતર, પોતાના કિંમતી વખતને જોમ આપી, ધણો લાંબો સમય આ સખાવતી દામમાં રોકાયેલાનું પસંદ કરે છે, તેની હું કદર ન કરું તેવો નથી. પરંતુ દાકતરોની શ્રીનું ધોરણ દર્દીની શ્રિમંતાઇ ઉપર અવલંબાવવામાં આવેલું જોઈ મને બૂણા યાય છે. અને મને સંપૂર્ણપણે પ્રતીતિ થયેલી છે કે આવા પ્રકારની ધંધાઓ વિવેકી રીતભાત માનવજાતને માટે, તેમ જ ઔષધોપચારની પ્રગતિને માટે, શ્રાપ સમાન નિવડેલ છે. દર્દીની ચિકિત્સાએ કંઈ ઝાઝી પ્રમતિ સાધી હોય એમ જોવામાં આવતું નથી. જે હૉરિપટલની અંદર ડમ્બે ને પગલે દર્દીઓને જે દર્દ હોય તેને માટે જ તેમની સારવાર કરવાને બદલે એક દાકતર પોતે તેને અમુક દર્દ છે એમ નક્કી કરી હોય, તેની જ સારવાર વધારે થયા દરતી હોય, તેવી હૉરિપટલનો સંસ્થાપક થવાનું હું કદી પણ સ્વિકારું નહીં, એવા પ્રકારનો એક ખ્યાલ પ્રચલિત થઈ મયેસો જોવામાં આવે છે કે દર્દી ખાસ કરીને જ્યારે હૉરિપટલની અંદર હોય, ત્યારે તે ડૉક્ટરની માલિકિની વસ્તુ જેવો ગણાય છે. એક આવનાશાળી દાકતર પોતાના દર્દીને તેવો ગણી તેના પ્રત્યે શુભચિન્તિતો આરંભ કદી કરશે નહીં.

આવી જાદવી પદ્ધતિઓથી નિરાશા રહેવાનું ધ્યેય અમારી હૉરિપટલે સિવકાયું છે. અને સૌથી પ્રથમ, દર્દીનું દિલ જોવું. એવો મુદ્દાસેખ રાખ્યો છે. એટલે તે એક રીતની જાદુ અગરતો મર્મોદિત હૉરિપટલ જ ગણી શકાય. જાદુ દાકતરો અને દામણો વર્ગની યજ્ઞ આતમાં નીમી દેવામાં આવે છે, અને હૉરિપટલની બહાર, ખાનગી ધ ધો, તેઓને કરવા દેવામાં આવતો નથી. તેઓને ધણી જ કાગળિ-



પૂર્વક પસંદ કરવામાં આવેલા હોય છે, અને સારી રીતે ચાલતા ખાનગી ધંધામાં જેટલું કમાઈ શકે તેટલો પગાર, ઓછામાં ઓછો, તેમને આપવામાં આવે છે. કુટુંબના દાક્તરનો ઉપયોગ અને તેની જગોને અમે ખુશીથી અવકારને પાત્ર ગણીએ છીએ, અમારી આ યોજનાથી તેના સ્થાનને નિર્ભૂળ કરવા અમે માગતા નથી. અમે તો એ ન્યાયી પોતાના કેસને છોડી દે છે ત્યાંથી તેને સ્વિકારી લઈએ છીએ, અને પછી દર્દીને જેમ અને તેમ જલદી સાજો કરી પાછો મોકલી દઈએ છીએ. અમારી પદ્ધતિ દર્દીઓને જરૂર કરતાં વધારે વખત રાખવાની તરફેણમાં નથી.

દર્દીને દાખલ કરવાની પદ્ધતિ પણ રસપ્રદ છે. દર્દીને પ્રથમ વડાદાક્તર તપાસે છે, અને ત્યાર પછી ત્રણ, ચાર, અગર જરૂર જણાય તેટલા દાક્તરોની તપાસમાંથી તેને આગળ કરવામાં આવે છે. દર્દી હૉસ્પિટલમાં ક્યા દર્દની દવા કરવા આવ્યો છે તેની ખાસ દરકાર કર્યા વગર ઉપર પ્રમાણેની દાક્તરી તપાસ કરાવવામાં આવે છે, કારણ કે અનુભવ ઉપરથી અમને જણાય છે કે દર્દીની બાબતમાં, અમુક દર્દીનો આરામ જેટલી મહત્વની વસ્તુ છે, તેના કરતાં સામાન્ય અને સંપૂર્ણ અનારોગ્યતા અને તાંદુરસ્તી કેવી રીતે જળવાઈ ગયું છે, તેવા ઇલાજો લેવાની વધારે મહત્વની વસ્તુ હોય છે. દરેક દાક્તર સંપૂર્ણ તપાસ કરે છે. અને દરેક જથ્થો પોતાનો લેખી અભિપ્રાય તેના ઉપરીને મોકલી આપે છે અને તેમ કરતા પહેલા એક દાક્તરને ખીજ દાક્તરની જોડે મળી પોતાનો અભિપ્રાય બાંધવાની તક આપવામાં આવતી નથી. એટલે હૉસ્પિટલના વડા અધિકારીના હાથમાં ઓછામાં ઓછા ત્રણ, કેટલીક વખત તો છ, સાત જેટલા પૂરેપૂરા, અને એક બીજાથી સ્વતંત્ર, એવા દર્દીની ચિકિત્સાના અભિપ્રાયો આવે છે. અને આખાંયે કેસનો એ સંપૂર્ણ અને વિગતવાર હેવાલ રજુ કરે છે. આ બધાં સાવચેતીનાં પગલાં એટલા

મારુ લેવામાં આવે છે કે એનાથી ખરેખરુ દર્દનું સ્વરુપ સમગ્રજ છે, અને દર્દની સારવારમાં ઘણી મગવડ મળે છે

હમણા ૬૦૦ ખાટલાની હૉસ્પિટલમાં મગવડ રાખવામાં આવેલી છે. દરેક દર્દી, નકકી કરેલા પત્રક પ્રમાણે, પૈસા આપે છે બીજી વધારાનું કશુ જ આપવુ પડતુ નથી ખાનગી દાઘણો પશુ ત્યાં ગમવામાં આવી નથી. અત્યારે ફિવસનું ૪૫૦ ડૉલર ખર્ચ એક દર્દીને આવે છે જેમ જેમ હૉસ્પિટલનું કદ વિસ્તરતુ જશે, તેમ તેમ આ ખર્ચ કમી યતુ જશે બારે વાઢકાપનાં કામની રી ૧૨૫ ડૉલર છે. સાધારણ વાઢકાપના કામની રી નક્કી કરેલા કાઠા પ્રમાણે લેવામાં આવે છે એક કારખાનાની પદ્ધતિ પ્રમાણે જ આ હૉસ્પિટલની આવક ખર્ચની બ મતનો કારભાર ચનાવવામાં આવે છે બન્ને પાસા મળી ગ્હે તે પ્રમાણે, લોઝ પામેથી નેવાના પૈસાના દરમાં વધારા ધગડો કઠવામાં આવે છે

આ અખતરો યા માટે ફોલોઅપ ન થવો જોઈએ, તે અમે સમજી શકતા નથી બ્યવસ્થા અને ચોકવસ મજુરીની સારામારતા ઉપર જ તેની સફળતાનો આધાર રહેનો છે, આજ સુધીમાં આ હૉસ્પિટલમાં ૬૦ લાખ ડૉલરની ચાપણ રોકવામાં આવેલી છે

જો આપણે દાનની જાવનામાંથી છુટા થઈ શકીએ, તો ધર્મી ધર્માંદા માઢસેના ફડો ઉત્પા નીચ દામમજમાં વાપરી શકીએ, અને એ રીતે મોંઘી, અને અઢગક પ્રમાણમાં, વરતુઓ બનાવી શકીએ અને એમ થશે ત્યારે જ આપણે સમાજને કરના બોલનમાંથી બચાવી શકીશુ માજસેને સ્વાતંત્ર્યનો સ્વાદ ચખાડી શકીશુ, અને સામાન્ય ધનમાં સગા વધારો કરી શકીશુ. આપણે મામુદાયિક દિતને લક્ષમાં ગળી કરવાનાં ધર્મી કામો બ્યકિતમત દિતેથીએના દાદમાં સેપી દઈએ છીએ જાહેર સેવાના ફોનની

અંદર સર્જનાત્મક વિચારોની વધારે જરૂર છે. આપણે સમજવું જોઈએ કે જિવન જેટલું ઉત્પન્ન કરી શકે તેના કરતાં વધારે તેમાંથી મેળવવાની આશા રાખવી બ્યર્થ છે-છતાં લગભગ દરેક જન એજ આશા સેવતો જણાય છે કે તે વધારે શી રીતે મેળવી શકે. નફાખાઉ મુડીવાદીને વધારે જોઈએ છીએ; શ્રમજિવીને વધારે જોઈએ છીએ; કાચા માલને ઉત્પન્ન કરનારને વધારે જોઈએ છીએ; અને ખરીદ કરનાર જનતાને પણ વધારે જોઈએ છીએ. એક કુટુંબ જાણી શકે છે કે પોતાના આવકની હદની બહાર જઈ તેઓ રહી શકે નહીં; નાનાં છોકરાઓ પણ તે સમજી શકે એમ છે. પરંતુ સામાન્ય જનતાના ખ્યાલમાં એ કદી આવતું લાગતું જ નથી કે પોતાની આવકની હદ ઉપરાંત જઈ તેઓ પોતાનો નિભાવ કરી શકે નહીં-પોતે ઉત્પન્ન કરે છે તેના કરતાં વધારે તેઓ મેળવી શકે નહીં.

દાનની જરૂરિયાત ન રહે એવી વસ્તુસ્થિતિ ઉત્પન્ન કરવાને માટે જીવનની આર્થિક ઘટનાઓનેજ લક્ષ્યમાં રાખવાની નથી. પરંતુ આ ઘટનાઓનું અણન એક પ્રકારની બીક ઉત્પન્ન કરે છે, એ વાત યાદ રાખવાની ખાસ જરૂર છે. એ બીકને દૂર કરો અને આપણે સ્વતઃ નિર્ભર થતાં શિખી શકીશું. જ્યાં આ પ્રમાણેના આત્મવિશ્વાસનો આવાસ છે, ત્યાં દાનની ભાવના રહી શકતી નથી. પોતાના અંતરાત્માને છોડી, બહારના વિષયો ઉપર વિશ્વાસ મુકવાને સીધેજ, આવા પ્રકારની બીકનો ઉદ્ભવ સંભવે છે. એ બીક આત્મા ઉપરના દેહના આધિપત્યનેજ સૂચવે છે.

નિષ્કળતાની માનસિક વિમાસણમાંથી આ બીક જન્મે છે. મનુષ્યો ઉપર તે પોતાનું પ્રાણત્વ જમાવે છે, કારણ કે તેઓ દીર્ઘ દ્રષ્ટિથી જોઈ શકતા નથી. દરેક પ્રકારના પ્રપલ્નની આસપાસ

વિંટળાયેલી કદરતી મુરકેલીઓથી જ તેઓ હીમત હારી ગય છે. પોતે નાસિપાસ થાય છે તેના કરતાં વધારે માણસો આ પ્રમાણેની હિમત હારી બેઠેલા બેવામાં આવે છે. એવાઓને ન તો ડહાપણ ન તો પૈમા, ન તો શુદ્ધિ-આપલ્ય, કે ન તો એવા કોઈ ધક્કાની જરૂર હોય છે. તેઓને જરૂર હોય છે માત્ર દૃઢતા અને હૃદયની મજબુતીની. આ સાફ, સરળ, સંરક્ષાર વિનાનું, બળ દરેક પ્રકારના પ્રયત્નના પ્રદેશની અંદર સામ્રાજ્ય બોગવે છે. માણસોએ મેળવેલી સફળતા ભ્રષ્ટ્ર તેઓ ધારી લે છે કે તે સહેલાઈથી મેળવી શકાય છે. પરંતુ ખરી રીતે તેમ નથી હોતું. નિષ્ફળતા મેળવવી સહેલી છે. સફળતા મેળવવી બધી મુશ્કેલ છે.

ઔદ્યોગિક રિયલિટીમાં માણસને જે પુરેપુરો વિશ્વાસ ન હોય, એની એને બીક રચા કરતી હોય, તો તેના ઉપર આધાર રાખવે પડે, એવા જિવનમાંથી તેણે રુખસદ લેવી પડે છે, અને તેણે પોતાના જિવનમાં ફેરફાર કરવો ભ્રષ્ટ્ર. પોતાને કામે ગમનાર શેઠની મહેરબાની ઓછી થવાની બીકમાં ને બીકમાં રહીને, જે માણસ કામ કર્યા કરે છે, તેણે બહેતર છે કે કોઈ પણ પ્રકારના શેઠના અવસંબન-માંથી એકદમ છુટા થઈ જવું ભ્રષ્ટ્ર. જે ઠેકાણે પ્રથમ તમે તમારી સ્વતંત્રતા વેચી દીધી હોય, ત્યાં જ સ્વતંત્રતા સાથે ધૂમો. જે ઠેકાણે તમે યુદ્ધમાં હાર્યા હો, તે જ ઠેકાણે ફરી યુદ્ધમાં જીત મેળવો, અને તમને જાણ્યો કે, જે કે તમારી જહાઝ એવું ધણું હતું જે બરોબર ન હતું તો પણ, તમારી પોતાની અંદર જ એવું પુષ્કળ હતું કે જે બરોબર ન હતું. આ રીતે તમે ચિપ્પી ચક્રમાં કે તમારી આંતરિક ખોડ જ તમારી બાહ્ય જે કાંઈ ચાલે દોય છે તેને પણ વિદ્યુત કરે છે.

પૃથિવિ હિમના જિવંત પ્રાણીઓની અંદર, મનુષ્ય હજી પે તારા

શ્રેષ્ઠતા કાયમ રાખી શક્યો છે. ગમે તે યાચ પણ મનુષ્ય મનુષ્ય મટતો નથી. આવતી કાલે ધંધામાં મંદી આવી જાય તો પણ તે મનુષ્ય જ છે. જેમ હવામાનના હેરફેરમાંથી તેને પસાર થવું પડે છે, તેમ સંજોગોના હેરફેરમાંથી પણ તે પસાર થાય છે, છતાં તે મનુષ્ય મટતો નથી. આ જ એક વિચારને તે દબણે વળગી રહે, તો તે પોતાના જીવનની અંદર નવા નવા કિંમતી કુવાઓ અને કિંમતી ખાણો ખુદ્દા કરી શકે છે. પોતાની બહાર વિશ્વસનીય કશું જ નથી, પોતાની બહાર ધન જેવું કશું જ નથી, ખોટી બીકને અળગી રાખવાથી જ આપણી જરૂરિયાતો મંતોપાય એમ છે.

અમેરિકાના દરેક રહીશે આવા પ્રકારની ધનની ભાવનાની વિરૂદ્ધ સત્તજ થવું પડે છે. ધેનમા રાખી મુકે એવા પ્રકારનું એ એક ઔષધ છે. સ્વતંત્ર રીતે, અને બહારની દુનિયામાં, ઉભા રહેતાં, પોતાનો માર્ગ કાપતાં શીખો. જેઓ પોચા હોય, નબળા હોય, અસહાય હોય, તેવાઓને ભલે ધનનો લાભ લેવા દો.

## પ્રકરણ ૧૬ મું.

### આગગાડીના રસ્તાઓ.

એક ધંધાને તેના મેવાભાવના આદર્શમાંથી ન્યુત ઠરી, ખીજ ભાગતા જ આદર્શમાં ધકેલી લાઇ જવાના પ્રયત્નનો, આ દેશનો આગગાડીના રસ્તાઓનો ધંધો, મમર્થમાં સમર્થ દાખલો પુરો પાડે છે. આગગાડીના રસ્તા સંબંધી જબરજસ્ત પ્રશ્ન આપણી આગળ દુશ્શ ખડો છે. અને એનો નિવેડો લાવવા માટે ધણી વિદ્વાનોએ પોતાના વિચારો દર્શાવ્યા છે અને ચર્ચાઓ કરેલી છે. છતાં દરેકજણ આગગાડીના પ્રકરણથી અસંતુષ્ટ જ રહે છે. જનતા અસંતુષ્ટ છે, કારણ મુસાફરી તથા માલ લાવવક્રમ કરવાના ભાવો ધણા ઉંચા રાખવામાં આવેલા હોય છે. રેલ્વેમાં કામ કરનારા નોકરો અસંતુષ્ટ હોય છે, કારણ તેઓ કદ છે કે તેમને વધારે કલાકો કામ કરવાનું હોવા છતાં વેતન ધણું ઓછું આપવામાં આવે છે, રેલ્વેના માલિકો અસંતુષ્ટ રહે છે, કારણ તેઓ એવી ફરિયાદ કરતા આવે છે કે રાકી રાખેથી મુડીના પ્રજ્વાલમાં પૂરતું વળતર પણ તેમને મળી રહેતું નથી. સુવ્યવસ્થિત રીતે ચલાવાતા ધંધાનાં દરેક અંગ-ઉપાંગ પણ સંતોષકારક જ નિવડવાં જોઈએ. આગગાડીના સંબંધમાં, વસ્તુરિયતિ જે ઉપર વર્ણવી તે પ્રમાણે હોય, તો ચોક્કસ એટલું ક્ષિત થાય છે કે, ક્યાંક સડો પેસી જવા પામ્યો છે.

આગગાડીના રસ્તાઓના વિષયનો નિષ્ણાત હોવાનો હું હાલો રાખતો નથી. એવા નિષ્ણાતો ખીજ હશે, પરંતુ અમેરિકાની અંદર, એવા નિષ્ણાતોના એકત્રિત યાનની સહાયથી, હાલ આગગાડીના રસ્તાના પ્રશ્નની જે છણાવટ થતી જેવામાં આવે છે, તે ઉપરથી એવા યાનની ઉપયોગીતા માટેનું મારું માન જરા ચક્ષિત થતું નય

છે. મારી ફરિયાદ એ જ છે કે જે માણસો આગગાડીના રસ્તા સંબંધી વ્યવહારિક જ્ઞાન ધરાવે છે તેઓ એ રસ્તાઓનો વહિવટ કરનાર પૈકીમાંના નથી હોતા.

આગળના એક આર્થિક સવલતોના પ્રકરણની અંદર કહેવાય ગયું છે તે પ્રમાણે, વગર વિચારે, પૈસા ઉછીના લીધે જવાની પદ્ધતિ અંતે નુકસાનકારક જ નિવડે છે. વ્યવસ્થાની ખામીઓ પૂરી કરવા માટે, જે આ રીતે છૂટથી ઉધાર નાણાં લે છે તે પોતાની ખામીઓ સુધારી શકવાને બદલે, ઉણટી વધારે ખામીઓની પરંપરાનો બોળે જ ઉપાડે છે, એમ માનવું. આપણી રેલ્વેના વ્યવસ્થાપકોને નાણાં ઉધાર લેવાની ફરજ પડી છે, કારણ રેલ્વેની સ્થાપનાની શરૂઆતથી જ તેઓ સ્વતંત્ર વ્યવસ્થાપકો તરીકે રહ્યા જ નથી. રેલ્વેની વ્યવસ્થાનું દોરી સંચાલન પહેલેથી જ બેંકર-શરાફ-ના હસ્તક સોંપાયેલું છે, નહીં કે આગગાડીના રસ્તાના સ્વતંત્ર અને મામાન્ય જાણકારના હાથમાં. જ્યારે તેની સાખ ઊંચી હતી ત્યારે નવાં બોન્ડો કાઢીને, અને એ જામિનગિરિઓ ઉપર સદા ચલાવીને, વધારે પૈસા એકઠો કરવામાં આવતો હતો, નહીં કે સામાન્ય જનતાની તેટલી વધારે મેવા કરીને. વળી પોતાની કમાણીનો ઘણો થોડો જ ભાગ તેની પોતાની મિલકતોની સુદૃઢતા પાછળ ખર્ચવામાં આવ્યો છે. આને લીધે યુનાઇટેડ સ્ટેટસની અંદર એવી એકે આગગાડીના રસ્તાની યોજના નહીં હોય, કે જે એકાદી વખત, નળળી પડી, ફડચામાં ગયેલી નહીં હોય.

શરાફનો કુસ્તી સાચીદાર વકીલ ગણાય છે. શરાફોની માફક વકીલો પણ ધંધાના સંબંધમાં કંઈ જ જ્ઞાન ધરાવતા હોતા નથી. કાયદાની હદમાં રહીને, કાયદાને પોતાની મતલબાનુસાર ફેરવી શકાય, અગર તેની હલમોના નિરુપણને ઘટાવી

શકાય, એવી રીતે જે ધંધો ચાલતો હોય છે તે સારી રીતે જ ચાલતો હોય છે, એમ તેઓ કહે છે. નિયમોને આધારે જ તેઓ પોતાનું જિવન જિવે છે. સરાફેએ વ્યવસ્થાપકોના હાથમાંથી અર્થિક વ્યવસ્થા પોતે લઈ લીધી. તેઓએ વળી વધીકેને દાખલ કર્યાં. એ જોવાને માટે કે, કાયદોનો કાર્ષ પશુ ટેકાણે ભંગ થતો હોય તો, તે ખજુ કાયદાની હદમાં રહીને ચાલે છે કે કેમ-અને આ રીતે મોટાં મોટાં કાયદાની સલાહ માટેનાં ખાતાઓ ઉઠાવ્યાં. સામાન્ય મમજણના નિયમો અને સંજોગોને ધ્યાનમાં રાખીને કામ-કાજ લેવાવાને બદલે, કાયદાની સલાહ પ્રમાણે ડગલે ને પગલે કામ લેવું પડતું. સંસ્થાના વ્યવસ્થાના એકે એક ભાગમાં નિયમોની ધરેક ફેલાઈ ગઈ. ઉપરથી વળી રાજ્યના કાનુનોની ઝડી વરસા રહી, એટલે અત્યારે માત્ર નિયમો અને ધારાધારણના વચનની અંદર જ રહેલી વ્યવસ્થાનું આખું એ કોઈકું ધુન્ધવાઈ રહેલું જોવામાં આવે છે આ એક સુરેલી છે. ધંધો કાયદાના નિયમોમાંથી કદી ચાલી શકે જ નહીં.

‘ધી ડ્રૉઇંગ ડૉલેડો ઓન્ડ આપન્ટ’ન રહેવે ની યોજનાના અનુભવ ઉપરથી, સરાફી અને કાયદાની સુખાસમાંથી છૂટા રહેવાથી શા લાભાલાભ થાય છે તે જાણી લેવા અમને સંપૂર્ણ તક મળી હતી. ‘ગીવર ફેજ’ ઉપરના અમારા કારખાનાંની સુધારા વધારા કરવાની બાબતમાં એ અમને નડતર-કર્તા હોવાથી અમે એ આખી એ રહેવે ખરીદી લીધી. મૂડી રોકાવતી રહે અને નફો મળતો રહે એ આશયથી, અગર તો અમારા ઉદ્યોગોના નવા ક્ષેત્ર વિસ્તારના આશયથી, અગર તો તેને શ્રેષ્ઠતા અર્પીતી તેની સ્થિતિને લઈને, અમે એ રહેવે ખરીદી જ નહોતી. તેની સ્થિતિની શ્રેષ્ઠતાનું ભાન અમારા ખરીદા પછી જ લોકોને થયું. એ મુદ્દો જો કે અત્રે જરૂર વગરનો છે. અમે તો અમાગે યોજનાઓમાં કબજરૂપ થાય એવું



જાણવાથી જ, એ રેલ્વે ખરીદી લીધી હતી. ખરીદા પછી તેની સાથે અમારે કાંઈક કરવાનું તો આવે જ. ઉત્પાદનીય સાદસ તરીકે તેને ચલાવવી, એજ એક અમારું કર્તવ્ય થઈ રહ્યું. તેને માટેના ખામ પ્રયત્નો હજી કાંઈ એવા અમે કર્યા નથી, અને ખીજી ફેરફાર રેલ્વે કેવી રીતે ચલાવવી જોઈએ તેનો નમુનેદાર દાખલો મળી કરવા માટે પણ તે કાંઈ ઉભી કરવામાં આવી નથી. ઓછામાં ઓછા ખર્ચે, વધારેમાં વધારે સેવા આપવાના નિયમને અમલમાં મુકવાથી, રસ્તાની ખર્ચની બાબત કરતાં આવકની બાબતમાં વધારો થયો છે, એ વાત ખરી છે, છતાં અમને એવું કહેવામાં આવે છે કે અમે જે જે ફેરફારો દાખલ કરેલા છે તે બધા કાર્તિકારક છે, ને રેલ્વેની વ્યવસ્થાને સામાન્ય રીતે લાગુ પાડી રાકાય નહીં એવા છે. અંગત રીતે મારો અભિપ્રાય એવો છે કે અમારી પાની લાઇનની રેલ્વેમાં અને ખીજી મોટી લાઇનોની રેલ્વેમાં કાંઈ તફાવત નથી. અમારા પોતાના કામકાજની અદર અમને હંમેશા માનુષ પડ્યું છે કે, જે આપણા મિલ્કતો ખરા હોય કે તો, તેને અમલમાં મુકવાના ક્ષેત્રનો વિસ્તાર નાનો હોય કે મોટો તેનો બહુ સવાલ મૂકેલો નથી. તે તો સરખી જ રીતે લાગુ પડવાના.

‘ધી ડ્રૉઇન ટાવેડો એન્ડ આયર્લેન્ડ રેલ્વે’ની વ્યવસ્થા સગલગ વીસ વર્ષ પહેલાં કરવામાં આવી હતી, અને તે પછી દર થોડા થોડા વર્ષને અંતરે તેની વ્યવસ્થામાં ફેરફાર થતો ગયો છે. કેટલામાં હેલ્થો એવો ફેરફાર ૧૯૧૪માં કરવામાં આવ્યો હતો ત્યારપછીના મહાન યુદ્ધ અને ફોર્સ બંધારણને લીધે ફરી વ્યવસ્થામાં વિશેષ પડ્યો. ગ્રસ્તો ઠગઠ માઇલ લાંબો છે. પરંતુ માઇલની સાખાઓ છે ખીજા રસ્તાઓ ઉપર થઈને ૪૫ માઇલના વિસ્તાર સુધી જઈ શકવાનો હક છે મૂખ્ય મૂખ્ય ધોરી રસ્તાઓને રાત્રીને તે જાય છે, અને તેથી સામાન્ય ધંધાની દૃષ્ટિએ તે ગ્રસ્તો

પૈમો પેદા કરાવરાવે એવો છે. અને થયું કે પણ તેનું પ્રમાણે પગલું તે નફો શરૂકોને ખવડાવેલો જણાય છે ૧૯૧૩માં એ! માર્ચના વિસ્તારે ચોક્કસ મૂડી ૧ લાખ ૫ હજાર ડૉલર જેટલી હતી એ રસ્તાની આવી સદર મૂડીના જોરે બધા મળીને બીજા કેટલા પૈમા ઉભા કરવામાં આવ્યા હશે એ હું જાણતો નથી. પરંતુ એટલું તો ચોક્કસ જાણુ છું કે ૧૯૧૪માં, જ્યારે તેના ફરી વ્યવસ્થા કરવામાં આવી ત્યારે, તેના બેન્ડ ધાગણુ હંગામોએને તિજોરીમાં લગભગ ૫ લાખ ડૉલર જેટલી રકમ ભરી દેવાના ફરજ પડી હતી અને અમે ૫ લાખ ડૉલરની કિંમતેજ એ આખો રસ્તો વેચાણ રાખી લીધો. તે વખતે લગભગ ૭૦ નોકોનોટીજ (એન્જીનો), ૭૭ મુમાફરો લાવનછળ કરવાની માડીએ. તેમજ ૨૮૦૦ માવ નાવછળ કરવાની માડીએ—એટલા માનને જથ્થો એ રસ્તાના અંગનો હતો એ બધો જથ્થો તદ્દન ખગળ રિયલિટીમાં હતો, અને એનો વધારે મોટો ભાગ તો ચાલી શકેજ નહીં એની રિયલિટીમાં હતો. બધા મકાનો ગદા, રંગરોગાન વગરનાં, અને જિલ્લું થઈ ગયા જેવા હતા. રસ્તાનો ભાગ સાધારણ ધૂગમાટીના કગર્તા રહેજ ઠીક, પરંતુ રેલવેના વપરાયને તો લાયક હતોજ નહીં. બગડેલા માલને સુધારવા માટેની દુકાનોની અંદર જરૂર કરતા વધારે માણસો રોકાયેલા હતાં, જ્યારે ય તો જરૂર કગર્તા ધણા એાછા રાખવામાં આવેલા હતા. દુકામાં, વસ્તુતઃ દરેક કિયાની અંદર વધારેમા વધારે પ્રમાણનો વ્યય થતો જખતો હતો. કારોમારી અને વ્યવસ્થાપક ખાતાઓ ઉપરાંત, ધણા મોટા પ્રમાણનું કાયદાની સલાહનું ખાતું પણ કારભાર ચલાવી રહ્યું હતું. આ એકલા કાયદાની સલાહના ખાતાની અંદર જ એક મહીને ૧૮૦૦૦ ડૉલર જેટલા ખર્ચાતા હતા.

૧૯૨૧ ના માર્ચ માસમાં અમે આ રસ્તો અમારા હસ્તક લઈ લીધો. અમે તેની વ્યવસ્થાને માટે પણ ઔદ્યોગિક સિદ્ધિતા લાગુ

પાડવાનું શરૂ કર્યું. કારોબારી ખાતાની ઓફીસનું ખર્ચ બંધ કરી, વ્યવસ્થાપક ખાતાના એક માણસને તે કામ સોંપી દીધું. કારોબારીની સાથે કાયદાની સલાહનું ખાતું પણ કાઢી નાખ્યું. આગગાડીના રસ્તાઓની વ્યવસ્થાના સંબંધમાં એવા બધા દાવાદુવોઓની કાંઈ જરૂર નહોતી. વર્ષો સુધી પડી રહેલા હિમાબો જામાગ માણુમોએ સપાટાબંધ કરી બધું રીતસરનું કરી નાખ્યું. અત્યારે એ લેણ-દેણના નમાધાનને માટેના કાયદાની સલાહને માટે મામિક ૨૦૨ ડોનર કમિટી બાબે જ ઝમને વધારે ખર્ચ આવે છે. જરૂર વગરની ઓફિસની ધરેડોને છોડી દેવામાં આવી હતી, અને આજ સુધી જે ૨૭૦૦ માણુમોનું વગાર પત્રક રસ્તાના સંબંધમાં થતું હતું તેને મદલે હવેથી તે ૧૩૫૦ માણુમોનું બનવા માડ્યું.

અમારી મામાન્ય નીતિ અનુસાર, કાયદાથી જરૂર ન હોય એવી મધી ઓફિસો, અને એવા બધા મોટા મોટા નામો, અમે મધ કર્યા. મામાન્ય રીતે રહેલો અદર જે વ્યવસ્થા હોય છે તે ધણી કડક હોય છે. અમુક અધિકારીઓની પરપરામાં થઈને જ કોઈ પણ સંદેશાને પમાર થતું પડે છે, અને પોતાના ઉપરી પામેથી રૂપિય દુકમો મેળવ્યા મિત્રાય, કોઈ પણ કામ કોઈ કરી શકે જ નથી એક દિવસ મવાગમાં વહેના હું બહાર નિકળ્યો અને મેં ભાગી જતી આગગાડી જોઈ. તેમાંથી વરાગના ધુમાડા નિકળી જતા હતા અને બધા ઉપડવાને તૈયાર હતા, પરંતુ અડધા કલાકથી તે દુકમ મેળવવાની ગહ જોઈ હિંચુ ગહું હતું. અમે ત્યાં ગય અને એ દુકમો આવે તે પ્રહેવા સમારકામ કરી નાખ્યું. દુકમોની ગહ જોવાની ટેવવાળાને આ જરા સુરકેશ પડ્યું. પ્રથમ તો માણુમો જવાનદારી પોતાને માથે લેવાને ખીતા હતા. પરંતુ અમે જેમ જેમ એ પ્રમાણે કામ લેતા ગયા, તેમ તેમ કામ કરનારાઓને એ રિવાજ પસંદ પડી ગયો, અને હવે તો કોઈ પણ માણુસોની ફરજોને મર્યા

દાના વર્ણલમાં ગોધી રાખવામાં નથી આવતી. દિવસના ૮ કલાકે કામ કરવાને માટે, માણસને પગાર આપવામાં આવે છે અને તે ૮ કલાક દરમ્યાન તેણે કામ આપવું જ જોઈએ. જો તે ઇચ્છે ત્યાંસુધા હોય, અને ચાર કલાકમાં ગાડી દોડાવવાનું કામ પુરું કરી નાખે, તો બાકી રહેલા ચાર કલાક દરમ્યાન બીજું જે કાંઈ પણ કામ કરવાની જરૂર જણાય, તે તેણે આપવું જ જોઈએ. ૮ કલાક કરતાં વધારે વખત કામ કરે, તો તે વધારે વખતના તેને કાંઈ પૈસા આપવામાં આવતા નથી—બીજા દિવસના કામ કરવાના કલાકોમાંથી તે દિવસના વધારાના કલાકો તે બાદ કરી શકે છે, અગર તેને ખચતમાં રાખીને કાંઈ વખત આજોયે દિવસ કામ વગરનો પ્રસાર કરી શકે છે, અને છતાં પોતાનો પગાર મેળવી શકે છે. અમારો ૮ કલાકનો રાજ, એટલે ૮ કલાક કામ કરવાનો જ દિવસ. તે કાંઈ પગાર ગણવાના ધોરણ રૂપ નથી લેખાતો.

મજૂરીનો ઓછામાં ઓછો દર દિવસના ૬ ઝેલરનો છે. વધારાના માણસો બિલકુલ રાખેલા નથી. ઓફિસોમાં, દુકાનોમાં અને રસ્તા ઉપરના કામમાં અમે માણસો ઓછાં કરી નાખ્યાં છે. અત્યારે એક દુકાનની અંદર, પહેલાં જેટલું કામ પદ માણસો કરતાં હતાં તેના કરતાં ૨૦ માણસો હોય છે પણ કામ વધારે આપે છે.

રસ્તાનું બધું કામ નવેસરથી કરવા માંડ્યું છે, વધારું પણ છે. કેટલાક વધારે માઇલોના રસ્તા ઉપર નવા પાટા નાખેલા છે. એન્જનો જે બગડેલાં હતાં તે બધાં, અને બીજાં બધો માલ, અમારી પોતાની દુકાનોમાં, તદ્દન નજીવા ખર્ચની અંદર, નવા જેવો કરી મુક્યે છે આ કરતાં અમને જણાયું કે પહેલાં જે બધો માલ સેવામાં આવેલો તે હલકા દરજ્જાનો, અગર તો જે ઉપયોગને માટે સેવામાં આવ્યો હોય તે ઉપયોગને લાયક ન હોય એવો, જ હતો.

હવે સારો માલ ખરીદ કરવાથી, તથા કોઈ પણ ઠેકાણે દુર્બંધ થતો નથી એ જોતા રહેવાને લીધે, ઊલટું અમે કેટલાક પૈસાનો બચાવ કરી શકીએ છીએ. માણસો પણ એ બચાવની નીતિને સહાનુભૂતિપૂર્વક સહાય આપે છે. જે ચીજનો ઉપયોગ થઈ શકે એમ હોય તે તેઓ અર્થ જવા દેતા નથી મતલબ કે, અમારી એવી કમાણીમાંથી તે કમાણીમાંથી જ બધું કરવામાં આવે છે. અમારી નીતિનો એ સિદ્ધાંત છે.

વખતસર અને ઠેક માડીએ દોડવી જ જોઈએ. માલ લાવ-લઈ જ કરવાની ગાડીઓનો વખત પ્રથમ કરતાં  $\frac{1}{3}$  જેટલો ઓછો કરી નાખવામાં આવ્યો છે. પહેલાં માલને ઠેક ફિલાડેલ્ફિયા કે ન્યુ યૉર્ક પહોંચતાં ૮ થી ૯ દિવસ લાગતા હતા. હવે માત્ર ૩૬ દિવસ જ લાગે છે. સેવા કરવાની ધમસ, એ આ બધાં વસ્થાતું કારણ ગણી શકાય.

જોડતે અમે નફામાં કેવી રીતે ફેરવી નાખી શક્યા, તે મળ-ધમાં ધણા ધણા ખુલાસાઓ રજુ કરવામાં આવે છે. મને એમ કહેવામાં આવે છે કે એનું કારણ ફ્રાંસના ઉદ્યોગોનો બધો માલ એ રસ્તે લાવલઈ જ કરવામાં આવે છે તે છે. આ કારણ ખરી રીતે બ્યાજખી નથી. પહેલાં કેટલાંય વર્ષો સુધી આજ રસ્તે અમે અમારો માલ લાવલઈ જ કરતા હતા, કારણ આ રેલ્વેની જગ્યા અમને ધણી સગવડભરી પડતી હતી; પરંતુ માલ પહોંચતાં અને પહોંચા-ડતાં એટલી બધી તે વખતના વ્યવહારમાં ઢીલ થતી હતી, કે તેથી કરીને ધના પ્રમાણમાં અમે તે સગવડનો લાભ લેવાનું સલાહ ભરેલું માનતા ન હતા. અમે માનીએ છીએ કે આવા પ્રકારની ઢીલ આપણા કામ કરવાની પદ્ધતિમાં કોઈક ખામી છે એજ બતાવે છે. અને એ વસ્થાસિદ્ધિનું એકદમ અન્વેષણ કરવું જ જોઈએ. ધંધો કરવાનો ઉત્તમ માર્ગ તો એ છે.

સામાન્ય રીતે આગગાડીના રસ્તાનો વહેવાર પડી જાયો છે, અને જે ધી ડ્રૉઈટ ટોલેડો એન્ડ આયર્નની કાર્યપદ્ધતિ એ સામાન્ય વહિવટનું ધોગણુ રજુ કરતી હોય, તો એ વ્યવહાર પડી જાયો તેમા અમને કાંઈજ નવાઈ લાગતી નથી. આ રીતે એ પડી જાયવાનું કારણ માત્ર એકજ છે, અને તે એ કે બનગમાં પૈસાની કમાણી કેવી રીતે કરાવે, એજ દ્રષ્ટિબિંદુથી આ વ્યવહાર આજસુધી ચલાવવામા આવ્યો છે, નહીં કે સમગ્ર જનતાની મારામા સરી એવા કેવી રીતે મરજતાથી ઉઠાવી શકે, એ દ્રષ્ટિબિંદુથી.

યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર રેલ્વેને રસ્તે લાવલઈત કરવાની પદ્ધતિની ખડેબચેલી શરુઆત કરવામા આવી, ત્યારે લોકોને તેના ઉપયોગથી વાકેફ કરવાના હતા. તેમજ તેને ધધાની દૃષ્ટિએ દાર-સ્થિતિમા પણ રાખનાની જરુરિયાત હતી. પરંતુ ધધાના ઇતિહાસની અંદર એક ખરાબમા ખરાબ વખતે આની શરુઆત થવાને લીધે, ધધી એવી અનિચ્છનીય કાર્યપદ્ધતિઓએ તેના ઉપર પૂરતી અસર જમાની દીધી રેલ્વેએ, સૌથી પ્રથમ, લાવનઈત કરવાની જે બીજી પદ્ધતિઓ અસ્તિત્વમા હતી તેને બધાને ગ્રાગાવી મારવાનો આરંભ કરવા માડ્યો.

બીજો દોષ એ હતો કે, માલને જેમ અને તેમ લાંબો વખત રસ્તામાં રખડાવવો અને ધારેલી જગ્યાએ પહોંચાડવામા વિલંબ કરવો એક વખત એવો હતો કે જ્યારે રેલ્વેને રસ્તે લાવલઈત કરવી તે મુસાફરી કરનાર જનતાની, તેમજ માલ ખનાવનાર અને વેપાર કરનાર જનતાની, સેવા કરવાના સાધન તરીકે અણુવામાં આવતી ન હતી. ઉનડુ, વેપાર ધધાને કમાણી કરાવી આપનાર સાધન તરીકે, રેલ્વેને અગિયાર કરવામાં આવતી હતી આવા એક પ્રકારની મૂર્ખતા ભરેલી માન્યતાના મુમ્મલ દરમ્યાન, જે

જાઓએથી માલ ચલાવવામાં આવતો હોય, ત્યાંથી તદ્દન સીધા માર્ગ-વ્યવહારે તેને પહોંચાડવાની જગ્યા ઉપર રવાના કરવો, એ રેલ્વેના રસ્તાને લાલકારક ઉપયોગ કર્યો એમ ગણવામાં આવતું ન હતું, પરંતુ જેટલા લાંબા વખત સુધી રસ્તામાં તે કુટાય તેટલો વખત કુટાવવો, લાંબામાં લાંબા માર્ગ-વ્યવહારે થઈને મોકલવો, તે લાંબાની જોડની ખીજ સંયોજિત લાંબાને પશુ પોતાનો નફો ખવરાવવાની વૃત્તિ રાખતી, અને જનતાને પૈસા ને વખતના વ્યયની અગવડતા વેઠાવતી-એ બધું રેલ્વેના માર્ગ વ્યવહારની ઉત્તમ રીતે વ્યવસ્થા કરવામાં આવતું. હાલ પણ આ વસ્તુ-સ્થિતિ પૂરેપૂરી તો નાણું થઈ નથી જ.

આ રેલ્વેના માર્ગ-વ્યવહારની નીતિએ આપણા આર્થિક જિવનમાં જે કાંઈ મોટો ફેરફાર આણ્યો હોય તો તે એ જ છે, તેને લઈને, કેટલીક પ્રવૃત્તિઓ કેન્દ્રિયીકૃત થઈ છે. એમ થતું જરૂરનું હતું, માટે થઈ છે, એમ કહેવાનો આશય નથી, પરંતુ રેલ્વેના માર્ગ-વ્યવહારનો ધંધો બમણો તેને લઈને વધ્યો છે, તેથી થઈ છે. દાણા લાવલખણ કરવાના કામનો દાખલો લઈ વિચારીએ, જાહેર ખખરો વાંચનાર દરેક જણ જાણે છે કે આ દેશની લોટ દળવાની મિલો ક્યાં આવેલી છે. તેમ તેઓ એ પણ જાણે છે કે આ મોટી મિલો ઝુનાહટડ રેલ્વેસ્ટેશન જે ભાગોમાં દાણા પુષ્કળ પાકે છે તે ભાગોમાં આવેલી નથી, એટલે દાણાનો મોટો જથ્થો, હજારો વેગનો ભરેલો, નકામો જ લાંબા ઠેકાણે અટવાઈ રહે છે, અને ત્યાંથી પછી લોટના રૂપમાં, ધણે દૂર દૂર, જે ભાગોમાંથી દાણા આવેલા હોય તે ભાગોમાં પાછો મોકલવામાં આવે છે. આ પ્રયોગથી દાણા ઉગાડનાર માણસોને, અગર ખીજા કાઢને, કશો જ ફાયદો થતો નથી, ફાયદો થાય છે માત્ર એ ધંધાનો જેણે હજારો રાખ્યો હોય એવી મિલોને, તથા રેલ્વેને. દેશના વ્યાપાર ધંધાને સહેજ પણ મદદરૂપ નિવડ્યા સિવાય,

રહેવો. માર્ગવ્યવહાર આ રીતે પોતાને માટે મોટા એક ધંધો ખેડી શકે છે. એને પોતાને માટે, એ ધંધો ધણો ઉત્તમ છે. પરંતુ ધંધા-ક્ષરીને, માટે એ ધંધો તદ્દન નુકસાનકારક યદ્યપ્તે એમ છે, આ માલ લાવલક્ષ્મ કરવાના ધંધાના જે કાંઈ પણ પ્રશ્ન ઉપર આજમા આહુ' ધ્યાન અપાશું હોય તો તે આ માર્ગમાં યતી નાહકની અટ-કાયતો પ્રશ્ન છે. એનો જે જરોજર ઉકેલ લગાય તો દેશના ધંધામાં પણ આખાદી લાવી શકાય.

પરંતુ મારું તો માનવું એવું છે કે ન્યાં ન્યાં શક્ય હોય, ત્યાં ત્યાં વિભિન્નતા દાખલ કરવી. જંગી લોટની મિલો એક ઠેકાણે કેન્દ્રિભૂત કરવા કરતાં, ન્યાં ન્યાં ઘણા પાકતા હોય ત્યાં ત્યાં બધે નાની નાની મિલો ઉભી કરી દેવાની ખાસ જરૂર છે. ન્યાં શક્ય હોય ત્યાં, જે જગ્યા કાચો માલ ઉત્પન્ન કરે છે તે જ જગ્યા-એથી ઉતરતો તૈયાર થયેલો માલ નિકળવો જોઈએ. ઘણા ન્યાં પાકતા હોય ત્યાં જ તેનો લોટ દળાવો જોઈએ. રૂનાં ખેતરો ન્યાં હોય ત્યાં જ તેની મિલો ઉભી કરવી જોઈએ. આ કાંઈ કાંતિકારી કે નવો વિચાર નથી. એક રીતે કહીએ તો એ ઉલટો પુરાણો વિચાર માત્ર નવા લેખાસમાં જ મુકાયેલો છે. આપણી જનતાની જુદી જુદી જાતો સ્વયં નિર્ભર થવી જોઈએ. રહેવે માર્ગે લાવ-લક્ષ્મ કરવાની પદ્ધતિ ઉપર વધારા પડતો આધાર રાખી અસહાય જેવા મધ રહેવાની જરૂર નથી. પોતે જે ઉત્પાદન કરતા હોય તે જ વડે પોતાની જરૂરિયાતોને પહોંચી વળવાનું ધ્યેય તેમણે રાખવું જોઈએ, અને તેમ કરતાં જે કાંઈ વધે તે બહાર મોકલી દેવું જોઈએ. પરંતુ આ પ્રમાણે તો ત્યારે જ કરી શકે કે જ્યારે કાચા માલમાંથી પોતે પોતાની મેળે તૈયાર થયેલો માલ કાઢવાને સક્તિમાન હોય. આમાં જે વ્યક્તિગત સાદસ સફળ થાય એમ ન હોય, તો એકતોએ અંદર અંદર સહકાર સાધી, તે સાદસ અપનાવવું જોઈએ, એકતને



આજે જો કોઈ પણ મોટામાં મોટો અન્યાય થતો હોય, તો તે એ છે કે, જે માલ તે પોતે ઉત્પન્ન કરે છે તેનો વેપાર ખેડવાનું તે તેના પોતાના હાથમાં ન રહેતાં, તેણે તો પોતાનો માલ એવાઓને વેચવો પડે છે જેઓ પછી તેને બજારમાં વેપાર અર્થે બહાર કાઢે છે. જો ખેડૂત જાતે જ પોતે પકવેલા દાણાનો લોટ કરી શકતો હોય, તો તેના માલનો તેનો પૂરેપૂરો નફો મળી રહેશે એટલું જ નહીં, પરંતુ પોતાની પડોશની જાતિઓને પણ કાંઈક અંશે સ્વાસ્થ્યની બનાવી શકશે. આ વસ્તુરિયતિ બ્યાજબી અને અમલમાં મુકી શકાય એવી છે, એટલું જ નહીં, પરંતુ તે પ્રમાણે કરવાની મોટામાં મોટી જરૂરિયાત હવે ઉભી થયેલી છે, તેમ જ ઘણે ઠેકાણે એ પ્રમાણે થાય પણ છે.

કુદરતનો એ એક અખાધિત નિયમ છે કે જે ધંધો બીજાની સેવા કરતો નથી, તે જતે ફાડે, તેની પ્રાથમિક આખાદીનો ક્ષય અનુભવના વગર રહી શકતો નથી.

‘ધી ડ્રોપ્ટ ટોલેડો આફ્ટર ટાઈમ’ના કામકાજ ઉપરથી અમને જણાયું છે કે, અમારી સર્વદેશીય નીતિ અનુસાર, દરેકમાં કાપકૃપ કરવાથી, અમે અમારો ધંધો વધારી શક્યા છીએ, વધારે કામકાજ મેળવી શક્યા છીએ. અમે કેટલીક કાપકૃપો કરી, પરંતુ આંતર રાજકીય બ્યાપારી કમિશને તે મંજૂર રાખી નહીં. એવા સંજોગોની અંદર, રહેલો માર્ગ—અવહારને ધંધાની દૃષ્ટિથી ચર્ચવાથી શો અર્થ સરે એમ છે ! અગર તો તેને એક સેવાના પ્રકાર તરીકે ગણી, તેના ઉપર લંબાણ કરવાનું પણ શું પ્રયોજન ?

## પ્રકરણ ૧૭ મું.

### સામાન્ય બાબતો.

વિદ્યાળ દષ્ટિ અને ઊંડી સમજણના વિષયમાં, ડાહ્યાણ માણસ દોમસ એ. ઓડિસનને ટપી જાય એવો નથી. મહાં વર્ગો પહેલાં-લગભગ ૧૮૮૭ માં અગર તે અરસામાં-જ્યારે હું ધી ડૅટ્રોઈટ ઓડિસન કંપની સાથે હતો ત્યારે હું એમને પહેલવહેલો મળેલા ઍલેક્ટ્રિક સ્ટેશનની અંદર, વિજળિના કામ કરનારાઓએ એક મદાસભા ભરી હતી. અને વિદ્યુતશાસ્ત્રમાં અમગણ્ય ગણાતા ઓડિસને તેની અંદર એક સુંદર બાપજી આપ્યું હતું. હું તે વખતે મારા ઍસના જાગથી ચાલતા ઇંજનની સાથે કામ કરી રહ્યો હતો, અને મારા ધબાખરા મિત્રો મને કહેતા હતા કે આમાં ગાળેલો મારો જયો નખત નકામો જવાનો છે. આ દીકાઓએ માગ ઉપર કથી જ અમગ કરી નહોતી. હું તો સંપૂર્ણ વતસાદગી એ જ કામ પામજી મંડ્યો રહ્યો. પરંતુ ઓડિસન જેવા વિદ્યુતશાસ્ત્રના ધુગધર નિષ્ણાતની માથે એક જ ઓગડીમાં હું દોવાથી, મને મુગજા ચર્મ કે એએ મદાસખતો મારે બળિપ્રાય જાણવો, કે વિદ્યુતજગ એજ શું બધિ-ખમાં એક જગ માત્ર તરિકે કાવમ રહેનાર છે. એટલે, ઓડિસને તેમનું જાગજી '૧૩' ક્યું કે તમન જ, હાજુબર એકલા મેં તેમને પકડી પાડી, વાનો કરવાની તક મેજવી લીધી. મેં તેમને મારા કાપની માદિની આપી.

‘અળ પુરુ પાડે, અને આપમેળે ચાલે, એવું વિકસાવી શકશે, તેને માટે ભાવિ ઉન્નવણ છે. એક જ પ્રકારનું બળ દેશનું બધું કામ પુરુ પાડી શકે તેમ નથી. વિદ્યુતશક્તિ શું કરી શકે, તે આપણે હજી જાણતા નથી. પણ એટલું તો હું અવશ્ય માનું છું કે તે બધું જ કામ તો નહીં જ કરી શકે. તમે જે એન્જિન પાછળ કામ કરી રહ્યા છો તે કર્યે જાઓ જે ધમ્મો છો તે જો તમે તેનાથી મેળવી શકશો, તો તેને માટે હું ઘણું સુંદર અને મહાન ભાવિ જોઈ શકું છું.’

આવી માન્યતા ધરાવવી એ ઑડિસનને લાયક જ હતી. તે વખતે ઊગતા ઉછરતા વિજ્ઞાનના ઉદ્યોગની અંદર, એ એક મહાન વ્યક્તિ હતા. એ ઉદ્યોગમાં કામ કરતા બીજા સાધારણ દરજ્જાના માણસો વિદ્યુતશક્તિ સિવાય બીજી કંઈ જ જોઈ શકતા ન હતા. પરંતુ તેમના નાયક ઑડિસનને સ્પષ્ટ દેખાતું હતું કે, દેશનું બધું કામકાજ કરવાને માટે, એક જ શક્તિ કદી પૂરી થઈ શકશે નહીં. હું માનું છું કે આવા દુરદેશિપણાને લીધે જ, તેઓ, એ ઉદ્યોગમાં, એક મમથ નેતા તરીકે લેખાતા હતા.

ઑડિસનની સાથેની મારી પહેલી મુલાકાત આવી હતી. ત્યાર-પછી ઘણાં વર્ષો સુધી અમે એકબીજાને મળ્યા ન હતા. પરંતુ તે દરમિયાન મારા મોટર ચંત્રનો વિકાસ થયો હતો, અને તેનું ઉત્પાદન પણ થતું હતું. એટલે, જ્યારે અમે પછી મળ્યા, ત્યારે એમને અમારી પ્રથમ મુલાકાત સંપૂર્ણપણે યાદ હતી. તે પછી તો અમે એકબીજાને વારંવાર મળ્યા જીએ. એ મારા ગાઢ મિત્રોમાંના એક છે, અને અમે બન્નેએ ઘણા સ્વતંત્ર વિચારોની આપ લે કરેલી છે.

તેમનું જ્ઞાન સર્વદેશીય છે. દુનિયા ઉપરના દરેક વિષયની અંદર તેઓ રસ લે છે, અને જ્ઞાનની મર્યાદાને તેઓ સ્વિકારવા તૈયાર નથી. બધું જ શક્ય છે એમ તેઓ માને છે. તેની સાથે

સાથે તે અવ્યવહાર નથી બનતા. ધીરે ધીરે પોતાના પ્રયત્નમાં તે આગળ વધે છે. અશક્ત વસ્તુ આપણે એને કહીએ છીએ કે જેને મેળવવાનું જ્ઞાન આપણને અમુક એક તકે હોતું નથી, એમ તેઓ માને છે. અને જેમ જેમ આપણે જ્ઞાન એકઠું કરતા જઈએ છીએ, તેમ તેમ એ અશક્તને જિતી લેવા માટે આપણે આપણી શક્તિ વધારતા જઈએ છીએ. અશક્તને પણ શક્ત બનાવવાને માટે આ જ એક રસ્તો બાજબી છે. બીજો અસહ્ય રસ્તો એ છે કે, પ્રયત્ન એકસો જ તે પ્રમાણે કરવો, પરંતુ જ્ઞાન એકઠું કરવાની મહેનત કરવી નહીં. એડિસન પોતે ખરેખર દુનિયાના એક મોટામાં મોટા વિજ્ઞાનશાસ્ત્રી છે. તે ઉપરાંત, તે રચનાત્મક, અને સારી રીતે વ્યવસ્થા રાખી શકે એવી, શ્રદ્ધિ ધરાવનાર પણ છે. તેણે માત્ર ખાસી આખાએ જ કંપોસા છે એમ નથી, પરંતુ તેને વસ્તુતઃ સત્યવસ્તુ નરિકે ખરા પાડ્યા છે. માખીઓ અને કામ-કાળેની એમણે એટલી હદ સુધી સુંદર રીતે વ્યવસ્થા કરેલી છે, કે જે સાધારણ રીતે, એક શોકકને માટે, નવાજ ઉપગ્રવે એવું છે. જો કે મૂખ્યત્વે કરીને તેઓ ધંધાદારી માણ્યમ નથી જ, છતાં માત્ર જરૂરિયાતના જોરે, તેઓ ધંધાદારી તરીકે પણ સફળ નિવડ્યા છે. એડિસન એવું મગજ ધરાવે છે કે, જે કામ કરવા તરફ તેઓ લક્ષ્ય આપે છે, તે કરવા તેઓ મમર્થ થાય જ. વસ્તુઓની આરપાર જેમ ચક્રાની તેઓ દ્રષ્ટિ ધરાવે છે—જ્યારે આજકાલ આવી દ્રષ્ટિ ધરાવન ગએનો ધણો તોટો છે.

જર્નલ પરીજ, બીજા એવા મદન પુરુષ દત્તા, કે જેમની મિત્રતા રાખવું મને માન મળ્યું હતું. મને પણ પડીઓ જદું મળે છે. જદાર કુટુંબનું અવરોધન કરવાનું મને પર્મદ છે. ગામની આગ-પાસ દગડું ફરડું, પાટો કુદવી, વિગેરે પણ મને મળે છે. અમારો ખેતર ૫૨ ૫૦૦ પડીઓનાં ધરા છે. અમે તેને ' પડીઓનાં ઉપદાર

‘ગૃહો’ એવું નામ આપ્યું છે. તેઓમાંનું એક ‘ધી હૅલ્ટેલ પોન્ટ-ચાર્ટ્રેઈન’ એટલું મોટું છે કે તેની અંદર ૭૬ તો ચોરડાઓ છે. દરેક પ્રકારના પક્ષીઓ માટેનાં ઘરો અને માળાઓ અમે તૈયાર કરેલા છે. અમારા ખેતરમાં જુદી જુદી જાતનાં એટલાં બધાં પક્ષીઓ થાય છે, કે એવાં ઉત્તર તરફનાં ખીજાં કોષ્ટ પશુ રાજ્યોમાં જોવામાં આવતાં નહીં હોય. જૉન ખરોડ એક દિવસ અમારે ત્યાં રહ્યા હતા, તે દરમિયાન એક પક્ષી એવું તેમના જોવામાં આવ્યું કે તેવું તેમણે કદી પણ પહેલાં જોયું ન હતું.

લગભગ દસ વર્ષ પહેલાં, બહારથી, અમે ધણું, લગભગ ૫૦૦ જેટલી જાતોનાં, પક્ષીઓ મંગાવ્યાં હતાં. થોડોક મમય તેઓ રહ્યાં; પછી અત્યારે તેઓ ક્યાં હશે તેની મને ખબર નથી. એ પછી મેં નિશ્ચય કર્યો છે કે મારે ખીજાં પક્ષીઓ એ પ્રમાણે બહારથી આયાત કરવાં નહીં. પક્ષીઓને પોતાને જ્યાં રહેવું હોય ત્યાં રહેવાનો હક છે, અને તે પ્રમાણે તેમને છૂટ હોવી જોઈએ.

પક્ષીઓ આપણા સારામાં સારા સાથીઓ બની શકે છે. તેઓના સૌંદર્ય અને સહવાસના આનંદને લઈને તેઓની આપણને જરૂર રહે છે. તેમજ તેઓ નુકસાન કરે એવાં જિવજંતુઓને મારી નાંખે છે, એટલે, એવા ખાસ આર્થિક કારણને લઈને પણ, તેઓ આપણને ઉપયોગી જણાય છે. ફ્રાંડની સરંચાને મેં માત્ર એકજ વખતે રાજકિય કાયદા કાનુન ધડનારી મંડળીના કામકાજની વચમાં આણેલી છે, અને તે આ પક્ષીઓના લાભને માટેના કામના સંબંધમાં હતું. ધી વીકસ-મેંકલીન બર્ડ બીલ કેટલાયે વખતથી કેંગ્રેસની આગળ પડ્યું રહ્યું હતું, અને તે મરણ શરણ થવાની તૈયારીમાં જ હતું એ ખીલનો આશય એવો હતો કે બહારથી અહીં આવતાં પક્ષીઓ અહીં રથાથી રહી શકે તેને માટે એકાંત અને મગવડ ભર્યાં મકાનો બનાવવાં. કેંગ્રેસના મધ્યસેને

આવા પ્રશ્નની અંદર ઝાઝો કાંઈ રસ ન હતો. પક્ષીઓ જાતે આવામાં કાંઈ મત આપી શકતાં નથી. એટલે અમે એ બીલની પાછળ મંડ્યા, અને અમારા લગભગ ૬૦૦૦ જેટલા માલ મોકલનારાઓને અમે કશું કે તમે તમારા પ્રતિનિધી ઉપર કેમિસર્મા તાર કરો. તારો એક પછી એક એટલા પ્રમાણમાં છૂટવા મંડ્યા કે બધાને બાન થયું કે પક્ષીઓ પણ મત આપી શકે છે ખરાં. અને એ રીતે એ બીલ પસાર પણ થઈ ગયું. અમારી મંરંધાનો ઉપયોગ કોઈ પણ રાજકિય કારણને માટે અમે આજ સુધી, આ સિવાય, ક્યો જ નથી, અને કરવાની અમારી ખાચેશ પણ નથી. અમારું માનવું એણે છે કે અમારા માલસેને તેમની પમંદગીઓને વળગી રહેવાનો હક્ક છે.

હવે આપણે જોઈએ ભરોઝની વાત કરીએ. અલખત, હું તેમને સારી રીતે પિછાનતો હતો. કારણ તેમણે જે કાંઈ લખ્યું હતું તે લગભગ બધું જ મેં વાંચ્યું હતું. તેમને અંગત રીતે મળવાનો પ્રથમ વિચાર મને થોડાંક વર્ષો પહેલાં જ ઉદ્ભવેલો, અને તેનું કારણ એ હતું કે કેટલાંક વર્ગોથી તેઓ જમાનાના આધુનિક વિશ્વમના પંથને ચંકાની દ્રષ્ટિથી નિદાગી રહ્યા હતા. પૈમાને તેઓ તિરસ્કારની દ્રષ્ટિથી જોવા હતા. ખાસ કરીને અનધક માલસેના દ્વાયમાં આવેલ. એ પૈસાની ચક્ષિએ સુદર મામ્ય પ્રદેશને જે ગીતે બેરોજ બનાવી મુશ્કવાનું કાપ આરંભ્યું હતું, તેને તો તેઓ અંતઃક્રમણપૂર્વક પિક્કારના હતા. એને લઈને, પૈસામાંથી ઉભા થતા ઉલોગેને પણ તેઓ વખોડવાનું ચિપ્પા. કારખાનાં અને રેલ્વેના અવાજો તેમને કંઈયે લાગ્યા. ઔદ્યોગિક વિકાસને તેઓ તીખી ટીકાએ થી ઉતારી પાડવા મામતા અને તેમણે એ પણ જાહેર કયું હતું કે આપમેલે ચાલતી માટી કુદરતની ખુશીઓની નિરિક્ષણ-ચક્ષિનો ખંસ કર્યા વગર રહેશે નહીં.

આ વિચાર સાથે હું સહેજ પશુ સંમત થઈ શક્યો નહોં. મને લાગ્યું કે તેઓ આવેશ-પ્રધાન માણસ હોવા જોઈએ, અને એ આવેશાનું જોમ તેમને અવળે માર્ગે ધકેલી જતું હતું. એટલે મેં એમને એક આપમેળે ચાલતી ગાડી મોકલાવી આપી, અને સાથે સાથે વિનંતી પણ કરી કે તેમણે આ ગાડીને પૂરેપૂરે અનુભવ લઈ જોવો, અને ખાત્રી કરી લેવી કે કુદરતનું આ વધારે મારું પિછાન આપી શકે કે નહોં. તે ગાડીને પુરતો અનુભવ લીધા પછી, તેમણે તેમનો આખોય વિચાર ફેરવી નાંખ્યો. એમને માલુમ પડ્યું કે આનો મદદથી ઊલટું કુદરતને તે વધારે સારી રીતે જોઈ શકે એમ છે, આ જ્યારથી એ ગાડી એમને મળી ત્યારથી પક્ષીઓના ચિકારની સહેલગાહો એમણે બધીયે ગાડીમાંથીજ માણી.

એ ગાડીને લઇને અમારી બેની વચ્ચે સુંદર પ્રકારની મિત્રતા જામી. એમની મિત્રતા કોઇને પણ લાભ આપ્યા વગર રહે તેમ ન હોતું. ધ ધાર્થી તરીકે તેઓ કુદરતના અભ્યાસી નહતા. તેમજ શૌશોધનનું મખત કામ કર્યા વિનાજ, આવેશ અને લાગણીના શોખનીજ ખાતર, તે અભ્યાસ તરફ તે ન હોતા આકર્ષાયા. બહાર દુનિયામાં લાગણીને ઊભરો દેખાડીને, લાગણીપ્રધાન થઇને રહેવું સહેલું છે, પરંતુ એક પક્ષીના સંબંધમાં બધી સત્ય હકીકતો જોળી કાઢવા માટે, કોઇ એકાદ યાત્રિક મિહાંતની પાછળ માથાકુટ કરતા હોય તેવી રીતે માથાકુટ કરવી, એ ઘણું મુશ્કેલ છે. જૉન બરોઝ તે કરતા હતા, અને તેથી કરીને તેમણે જે હકીકતો જણાવેલી છે તે ધણીજ ચોક્કસ રીતે જણાવેલી છે. કુદરતના જિવનનું નિરિક્ષણ જે કોઈ ચોક્કસ રીતે રજુ કરી શકતું નહોં તેના તરફ તેઓ છેગાઇ પડતા. કુદરતને કુદરતની ખાતરજ પ્રથમ તેમણે ચાહવા માંડી. એ ચાહના પછીજ તેમણે તેના સંબંધમાં કાંઈક પશુ લખવાનું શરૂ કર્યું.

જિવનની મંધ્યા સમયે તે તત્વમાન તરફ ઢળી પડ્યા. તેમજ તત્વદર્શન જેને સ્વાભાવિક તત્વદર્શન કહીએ તેવું હણું—કુદરતનું તાત્વિક દર્શન ન હણું. તે એકેશ્વર વાદી કે સર્વેશ્વર વાદી ન હતા કુદરત અને માનુષી સ્વભાવ, માનુષી સ્વભાવ અને દૈવી સ્વભાવ બંને હ'હો, વચ્ચે તેમને ઝાઝી બિન્નતા નહોતી લાગતી. બૉન બ્લેકે જનું આપ્ત જિવન આદર્શમય હતું. જે ખેતરની અંદર તેમને જન્મ થયો હતો તે જ ખેતર ઉપર તેમનું પોતાનું ધર આવેલું હતું, અને ત્યાંજ રહેવાનું તેમને સદ્બોધાગ્ય પ્રાપ્ત થયું હતું, ધણ લાંબા વખત સુધી, આસપાસનું વાતાવરણ પણ મમજની શાંતિ અનુભવવાં એવું હતું. જંગલોમાં ભટકવું તેમને મમણું, શહેરન ભોળાને પણ તેમાં ભટકવાનું મમે એવું તેનામાં આકર્ષણ ઉજી કરતા. પોતાનું ગુજરાન સામાન્ય રીતે નહીં શકવા ઉપરાંત વધારે પૈસા તેઓ કમાયા ન હતા. જો તેમણે ધણું હત તો જરૂર વધારે પૈસા તેઓ કમાઈ શક્યા હતા. પરંતુ તે તેમની નેમ નહોતી. તેમને મુખ્ય ધંધો પક્ષીઓના માળાઓ અને પગતોના રસ્તાઓના તપા મણી કામદારનો હતો, એવું વર્ણન આપી શકાય. અલબત્ત, અ ધંધો નમદનાણાં નથી અપાવી શકતો.

તે જ્યારે ૭૦ વર્ષની વયના થયા, ત્યારે ઉદ્યોગના પ્રયત્નો મ બંધના તેમના વિચારોમાં પરિવર્તન થયું કદાચ હું જ તેનું કારણ બૂત હતો. તેમને લાગવા માડ્યું કે દુનિયા સમગ્ર કાંઈ પક્ષીઓના માળાઓનું અન્વેષણ કર્યા કરવાથી નહીં શકે નહીં. તેમના જિવનની અંતે એક મુમય એવો દટો કે જ્યારે દરેક પ્રકારના આધુનિક વિકાસ મમે તેમને અબુમમે હતો. ખામ કરીને ડાયમંડનું ખાતમ્ જ્યાં થયું હોય, અને લોકોની અવરજવરમાં ધોવાટનો ભાગ વિરોધ દોય, તેવા વિકાસની પ્રત્યે તો તેમનો તિરસ્કાર જાણાડો રેખાનો હતો. કદાચ જનું કારણ તેમની રગદિત્ય-પ્રિયતા



જિ હોય. વડઝવથ પશુ રેલ્વેને ધિક્કારતો હતો, અને મહાન ચારોનું એવું જ માનવું હતું કે પગે ચાલવાથી જ દેશનો વધારે ભાગ સારી રીતે જોઈ શકાય છે, તેનો અનુભવ મેળવી શકાય છે. આવા તેવા વાંચનની અસરોને લઈને જ જૉન બ્રોઝનું વલણ થોડો વખત ઔદ્યોગિક પ્રગતિની વિરુદ્ધ રહ્યું હોવું જોઈએ. પણ માત્ર થોડા સમય મારુ જ આવું વલણ તેમનું રહ્યું. આગળ ઉપર તેમને પ્રતિતિ થવા માંડી કે બીજા મનુષ્યોના રસ પ્રદેશો તેમનાથી ઉલટી દિશાના ચિલાઓમાં વહેતા હતા એ જ ઠીક હતું. પક્ષીઓના માળાઓ બનાવવાની પદ્ધતિનું અન્વેષણ થઈ, તેની લેખી માહિતિ રાખવાની શરૂઆત થઈ, ત્યારથી તે આજ સુધીમાં, એ પદ્ધતિમાં ખાસ કંઈ વિકાસ કે પ્રગતિ માણસ પડી આવી હોય એવું જાણ્યામાં નથી. પરંતુ તેથી કાંઈ મનુષ્યો, પહેલાં જે ગુફાઓમાં પોતાનો વાસ કરીને પડી રહેતા, તેને બદલે હાલના આરોગ્ય અને સ્વચ્છતાના નિયમોવાળાં, આધુનિક જમાનાની છેક છેલ્લી સગવડો પુરી પાડતાં, મકાનોની અંદર રહેવાનું પસંદ કરવું જોઈએ જ નહીં. એવું માની મનાવી શકાય નહીં. જૉન બ્રોઝના સ્વભાવમાં આ એક ડહાપણ ભરી ઉદારતા હતી કે પોતાના વિચારો બદલતાં તેમને કાંઈ ડર લાગતો ન હતો, કુદરતનો તે અકંઠ ચાહતાર હતો, તેના મોહમાં અંગ-યક્ષો કે ફસાયક્ષો ન હતો. જેમ જેમ વખત જતો ગયો તેમ તેમ આધુનિક જમાનાની કૃતિઓની કિંમત તેમને મળે ઉતરવા માંડી. આ હકીકત જેટલી રસપ્રદ છે, તેના કરતા વધારે રસપ્રદ તો એ વાત છે કે, ૭૦ વર્ષના ધરડા ડોસા જેવા થયા પછી પણ પોતાના વિચારોમાં તેમણે આ પ્રમાણેનું પરિવર્તન થવા દીધું. છેક છેવટ સુધી તેમણે તો આગળ વધતા જવાનું જ ચાલુ રાખ્યું. જે માણસ પોતાના વિચારોમાં એટલો બધો દૃઢગ્રહી હોય છે કે તે તેમાં પરિ-

વર્તન રિવકારીજ શકતો નથી, કે સહી શકતો નથી, તે મૃતપ્રાયજ સમજવો. માત્ર તેની દૈનિકિયાની વિગતજ બાકી રહેયી છે એમ કહી શકાય.

તે કાષ્ઠપણ એક માણસને વિશે નેમણે વધારેમા વધારે વાતચિત કરી હોય, તો તે ઇમર્સન હતો એક કર્તા તનીકે, ઇમર્સન આજો તેમને મોઢે હતો, એટલુજ નહીં પરંતુ તેના માગયે લખાણોનું હાર્દ તેમને હેયે હતું. તેમણેજ મને ઇમર્સનને આગખનાં શિષ્યવ્યુ એક વખત તો એ એવા બધા ઇમર્સનમય થઇ ગયા હતા કે ઇમર્સન જે વિચારના તેજ એ વિચારતા, અને એ જેવું યોનતા તેવું એ પણ મોવતા પાછળથી પોતે પોતાનો માર્ગ શોધી શક્યા ખગ.

જૉન બુરોઝના મૃત્યુમાં વિધાદને સ્થાન । હોવું. દાણો જ્યારે પામે થઇ ખરી પડવાની તૈયારીમા હોય છે, અને લખનારા તેને લક્ષીને જુદાજુદા ભારાઓમા બાંધવા મડિ છે, ત્યારે તે લક્ષ્યાને માટે મોકલુ કારણ રહેતું નથી તે પૂરેપૂરે પાકી ગયેનો છે અને પોતાના જિવનની અવધ તેણે પૂરી કરી છે—તેજ પ્રનાણે જૉન બુરોઝના જિવનનું હતું. તેનો વિનાશ થયો ન હતો. છેક છેવટ સુધી તેણે કામ કર્યા ક્યું. તેની યોગનાઓ તેા જિવનના અંતને પણ વગવી જાય એવી દ્રઢ દેશી હતી. જે દ્રષ્ટોને તે ચાહતો તેની વચમાં તેની કપર ચલાઇ, અને ૮૪ વર્ષની ઉંમરે તે અવમાન પામ્યો. એ દ્રષ્ટો કાયમને માટે સચવાઇ ગયેશે.

જૉન બુરોઝ, ઍડિસન, અને હુર્વે એસ. ફ્રાયમેટિન । સાથે દુ-એમ અમે બધાએ લક્ષી વખત સાથે સાથે રખાયા છીએ, અને મોટરોના કારણમા મળા છીએ, અને તંબુઓની નીચે મુના છીએ લક્ષી ગમન પડી હતી. લોકોનું જે કે અમારા તરફ, આને લઇને, વધુ ધ્યાન રોકાતું હતું.

પહેલાં યુદ્ધની વિરુદ્ધ હું હતો, 'તેના કરતાં આજે હું તેની વિરુદ્ધમાં વધારે મક્કમપણે છું. અને હું માનું છું કે દુનિયાના માણસો જાણે છે કે યુદ્ધ કથુંબ નક્કી કરી શકતું નથી-રાજનીનિત્રો કદાચ એમ નહીં માનતા હોય. જગતની નિયમિત અને લાભકારક પ્રક્રિયાઓ અત્યારે જે અનિયમિત, અને અસંબંધ જેવી, ગોટાળા ભરેલી, અવદશાને પ્રાપ્ત થયેલી દેખાત છે, તેનું કારણ ગત મહાન યુદ્ધ જ છે. અલખત, કેટલાક માણસો તેમની ધનવાન થાય છે, ખીનઓ કંગાલ અને છે. જે માણસો ખરેખરા કલ્યા હોય છે, અગર જેઓએ પાછળ રહીને મદદ આપેલી હોય છે, તેઓ જ પૈસા પ્રાપ્ત કરી શકે છે. કેાઈ સ્વદેશાભિમાની પુરુષ યુદ્ધમાંથી પૈસો પ્રાપ્ત કરી શક્યો નથી.

લઢાઈઓ જે ચાલુ જ રહેવાની હોય, તો એક પ્રામાણિક રીતે ધંધો કગ્નાર, યુદ્ધને એક પુષ્કળ ઊંચા પ્રમાણમાં અને સખાટાખંધ નફો ઊપજાવી લેવા મટેનું કાયદેમરનું સાધન ગણી શકે, એવો સમય રહેવાનો નથી. લઢાઈમાં કમાયલા ધનની આખરુ દિવસે દિવસે ઓછી થતી જાય છે. સલાહ અને શાંતિનો જ માર્ગ ધંધાએ તો સ્વિકારવાનો હોય. કારણ શાંતિમય વાતાવરણ એ તેની ઉત્તમમાં ઉત્તમ આમદાની છે, અને સાથે સાથે એ પ્રશ્ન પણ વિચારવા જેવો છે કે આન્વેષિક શુદ્ધિ યુદ્ધના સમયમાં જે ઠીજ ગર્ધ હતી તેવી ખીન કેાઈ પણ સમયમાં ઠીજ ગયેલી હતી ખરી કે ?

ગયા યુદ્ધના પરિણામોને નિષ્પક્ષપાતપણે તપાસી જોવામાં આવે, તો જણાશે કે અખુટ સત્તા ધરાવનારા એવા મનુષ્યોનો સમૂહ પણ દુનિયામાં હસતી ધરાવે છે કે જે, જહાર આગળ ન પડતાં, અજાણ્યા ગહેવાનું વધારે પસંદ કરે છે, જેઓ જાતી જાતી જગાઓ અગર સત્તાનાં ચિન્હો મેળવવાની લાલસા નથી રાખતા એવો દેખાવ

કરે છે, જેઓ એક જ પ્રજાના નહીં રહેતાં આંતર-પ્રજાક્રિય જિવ્ય  
 ગિવે છે—એવું એક જગ અસ્તિત્વ ધરાવે છે કે જે, દરેક રાજ્ય  
 વ્યવસ્થા, વિસ્તૃત વ્યાપાર વ્યવસ્થા, ગહેરાતને માટે વપરાતા દરેક  
 માધન, વિગેરેના વિષયોએ, દુનિયાને ગભરાટમાં મુકી દઈને, તેના ઉપર  
 વધારે સ્વામિત્વ મેળવવામાં જ, કરવામાં મોજ માણે છે. જુના  
 જમતમાં જુમારીઓ એક એવી યુક્તિ વાપરતા, કે પૈસાનો સારો  
 જોવો જાણ્યો જુમાર રમવાના ટેબલ ઉપર જવારે આવી પડતો, ત્યારે  
 તેમણે એક યુક્તિખાજ 'પોલીસ' 'પોલીસ' એવી ખૂબ પાડી,  
 ખીજ રમનારાઓને ગભરાટ અને ઝડપાડામાં મુકી દઈ, દાવમાં  
 આવે તે સહ નાસી જવાની બાજુ ખેલતો. તેવી રીતે આ જમતની  
 અંદર પણ એવા માણસો હોય છે કે જે "સુદ, સુદ"ની ખૂબો  
 પડે છે અને એ રીતે ખીજ પ્રજાઓને ગભરાટ અને યુવરાડામાં  
 મુકી દઈને, તેઓ જેટલો લેવાય તેટલો સાબ સહ લે છે.

ખાસ મુદ્દો આપણે જે નજર આવજા રાખવાનો છે તે એ છે  
 કે, જો કે સરકારી સ્વયં આપણે જિલ્લા હીએ, પરંતુ દુનિયાં સુદના  
 સગમાવનારાઓ ઉપર અંપૂર્ણ ગિત મેળવી સફર નથી. આપણે  
 જીલ્લાં જેમણે નહીં કે સુદ એ આપણી જાતે ઉભુ કરેલું એ દુઃખ  
 છે. અને જો આપણે મારી રીતે સમજતા હોઈએ કે પ્રજાને મદાન  
 ખનાવનાર જગ કયું છે, તો આપણે આટલી જધી મદેસાઈથી  
 સુદમાં પ્રમત્તએ નહીં. વ્યાપારનું વચા-ઓજાપણું, એ પ્રજાની મદતાનું  
 માપ નથી. ખાનગી વ્યક્તિઓએ મંવાદન કરેલું ધનના દમલા ઉપરથી  
 દેશની મદતાનું માપ ન નિકલે. તેમજ ખેતીપ્રધાન દેશ કારખાનાં-  
 પ્રધાન દેશમાં ફેરવાઈ જાય, તેથી પણ તે મદાન બને છે, એમ મરાય  
 નહીં દેશ મદાન જાણ્યો ત્યારે જ કહેવાય છે, કે જ્યારે તેની  
 ઉત્પાદન ક્ષમિતની મૂળોનો વિકાસ થાય છે, અને તેના મોટા  
 સુદિસાગી જનતા જાય છે, અને દેશની મિલકત, જદોશી પ્રમાણમાં,

અને ન્યાયપુરઃસર, સૌને સરખા પ્રમાણમાં, વહેંચવામાં આવતી હોય છે.

પરદેશની સાથેનો વ્યાપારી સંબંધ હંમેશાં ભ્રમભૂલક હોય છે. દરેક દેશ પોતે પોતાનો નિભાવ કરી શકે એવી રિયલિટીએ પહેંચે એવી જ આપણી ઇચ્છા હોવી જોઈએ. આપણે જે બનાવીએ તેના જ ઉપર આધાર રાખીને બેસી રહે એવું ઇચ્છવા કરતાં, આપણે એમ ઇચ્છવું જોઈએ કે તેમણે પોતે પોતાને માટે બધું બનાવતાં શિખવું જોઈએ, અને પોતાની સંસ્કૃતિ પોતે ઉભી કરવી જોઈએ. જ્યારે દરેક પ્રજા પોતે જે બનાવી શકે એમ હોય તે બનાવવાનું શિખશે, ત્યારે જ આપણે એકમેકની સેવા કરવાના આશયવાળા ધોરણ ઉપર આપણે વ્યવહાર ચલાવીશું, અને નાહક હરિશ્ચંદ્રના તત્વને તિર્હાજલી આપીશું.

આપણા પરદેશના ધરાડો કાંઈક પછાત હોવાને લીધે, આપણા પરદેશના ધંધાનો ધણો મોટો ભાગ ટકી રહ્યો છે. આપણા પોતાના સ્વાર્થમાં આપણે એટલા બધા અંધ બની ગયા છીએ, કે તેઓનું એ પછાતપણું કાલમ રહે તેમ કરવાને જ આપણે હંમેશાં ઉત્સુક રહીએ છીએ. પછાત પ્રજાઓને સ્વયંનિર્ભર થતા શિખવવાને માટે, સમગ્ર માનવ જાતના બલા માટેની દૃષ્ટિની જરૂર પડે છે. મેક્સિકોનો આપણે દાખલો લઈએ. મેક્સિકોની પ્રગતિ વિષે આપણે બધાએ ધણું સાંભળેલું છે, પરંતુ એ પ્રગતિને બદલે તેને માટે આત્મવિનાશ એવો જ શબ્દ યોગ્ય જોઈએ. જ્યારે એનાં શુંદર કુદરતી ઉત્પાદક મૂળોરૂપી ધન, બકિતગત પરદેશી મુડીનાદીઓના ખાનગી ધનના ઢગલા વધારવામાં વેડફાઈ જતા હોય, ત્યારે તેને પ્રગતિનું નામ આપી શકાય નહીં એને તો જગજગત પાયમાલીના સ્વરૂપ ગણવું જોઈએ. જ્યાં મુધી મેક્સિકોનો રહીય, મેક્સિકન, પોતે પ્રગતિ સાધી શકે નથી, ત્યાં મુધી

મેક્સિકોની પ્રગતિની વાતો કરવી. એ કેવળ ડંકાસ છે. તેને આર્થિક અધોગતિમાં લાવી મુકનાર તેનો પરદેશની જોડેનો વ્યાપારી સંબંધ જ છે.

કુટી-દષ્ટિવાળા માણસો આવી સિખામણથી બહારી ઉઠે છે ને કહે છે કે, 'તો પછી આપણા પરદેશની સાથેના વ્યાપાર સંબંધ શુ થશે ?'

જ્યારે આફ્રિકાના વતનીઓ પોતાના રુમાંચી પોને જ મૂત બનાવવા માંડશે, અને રુસિયાના વતનીઓ પોતાની ખેતીને માટેન જોગવાઈ પોતે જ બનાવી લેના થશે. અને આશ્ચર્યના ચિન્તાએ પોતાની હાજરો પૂરી પાડવા માટેના સાધનો પોતે જ બનાવી પૂર પાડવાનો આરંભ કરતા થશે, ત્યારે ખચીત ફેર પડ્યા વગર ગ્રેગે જ નહીં. પછી તે ઉપરથી શું કેાષ્ટપણ વિચાર્યોત મનુષ્ય એવું કંપવ તૈયાર થશે, કે દુનિયા, હાલના ઘોડીક જ પ્રગતિઓના સમગ્ર દુનિયાની જરૂરિયાતો પુરી પાડવાના ઇન્કારારૂપ વ્યાપારી ધોરણ ઉપર, લાંબો વખત ટકી શકે ? સંસ્કૃતિનો ફેલાવો જ્યારે સાર્વત્રિક થયો હોય, જ્યાં બધીયે જગ્યાના લોકો પોતપોતાને મદદરૂપ થઈ પડવાનું સિખામ્યા હોય, ત્યારે આ દુનિયા કેવી હશે. તેનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ.

જ્યારે એક દેશને પરદેશની સાથેના વ્યાપાર સંબંધમાં ઘેસછા ઉપડે છે, ત્યારે સામાન્ય રીતે, કાચા માલને માટે, તેણે બીજા દેશ ઉપર જ આધાર રાખવાનો ગ્રેહ છે. તેની મમમ પ્રગતિને કારખાનાઓ માટેન. જોગકરૂપ બનાવી દે છે, એક વેવરનિક મનિક વર્ગ ઉભો કરે છે, અને દેશના, પોતાના, જેમાં તાત્કાલિક દિલો સમાર્પા દોય તેવી પ્રવૃત્તિઓને રવડવા દે છે. અહીં યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર જ, આપણા દેશને, લાંબા મમમ મુખી પડેશની સાથેના વેપાર સંબંધ માટે રાહ આપી વગર, તેને વિકસાવવાને માટે ખણ્યે કામ કરવાનું

આપણને મળી રહે એમ છે. જ્યારે અંપલો પોતાના દેશનો વિકાસ સાધવાને માટે સો સો વર્ષ સુધી ચાલે એટલા કામોનો દમલો આપણી પાસે પડ્યો રહેતો હોય, ત્યારે જ્યાં સુધી જાપાન, ફ્રાન્સ, અંગરેજી કોઈ દેશે આપણને કામ સોંપ્યું નથી, અંગરેજી પાસેથી કોઈ પણ માલ મંગાવ્યો નથી, ત્યાં સુધી યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સે હાથ જોડીને બેસી રહેવું એના હસ્તાં વધારે મુશ્કેલ ભરેલું બીજું શું હોય ? સેવાભાવનાના આદર્શમાંથી વ્યવહારનો સંભવ થયેલો છે. પોતાને ત્યાં જે વધારા પડતું હતું, તે જે લોકો પાસે તે બિલકુલજ ન હતું ત્યાં તેઓ લઈ ગયા. જે દેશ દાણા ઉગાડી શકતો હતો, તે જે દેશ દાણા ઉગાડી શકતો ન હતો ત્યાં પોતાના દાણા લઈ જતો. મૂળ હતું બધું સેવા ઉઠાવવા માટે. પોતેજ પોતાનો નિભાવ કરી શકે, એવી ઠણા 'જ્યારે દુનિયાના બધાજ લોકો હસ્તગત કરશે, ત્યારે વ્યાપાર પાછો તેના મૂળ ધોરણ ઉપર જઈને બેસશે. ધંધો ત્યારે ફરીથી એકવખત સેવાભાવનાના રંગે રંગાયેલો દેખારી. હરિદાસનું તત્વ તે વખતે નાબૂદ થયેલું હશે. આખીયે દુનિયાના વેપાર સર કરી લેવાની વૃત્તી યુદ્ધનેજ જન્મ આપી શકે; એ કદી આબાદી પેદા કરી શકેજ નહીં.

જગતનું મત મહાન યુદ્ધ ચરુ થવાને માટેનાં કાંઈપણ સંભાવિત કારણો હજી સુધી મને જડી શક્યાં નથી. જેઓ યુદ્ધ થવાથી લાભ ખાટી જવાની ધારણા રાખતા હતા, તેઓએ પોતેજ એવી ગુંચવાડા ભરેલી સ્થિતિ ઉત્પન્ન કરી કે, તેને લઈને. તેમાંથી યુદ્ધ બહુકી ઉઠ્યું. ૧૯૧૬માં મને જે ખબર પહોંચ્યાડવામા આવી હતી, તેના ઉપર ભરેસો રાખીને મેં માની લીધું કે કેટલીક પ્રજાઓ સલાહને માટે આવું જની હતી, અને એવા કોઈ કામને માટે જો કાંઈપણ સક્રિય પગલું લેવામાં આવે, તો તે ઘણું આવકાર પામે. એટલે એજ આશયથી = સલાહનાં જહાજ = માં સ્ટેડીકોમ તરફ

જતા કારણાનું બધું જ ખર્ચ મેં ઉપાડી લીધું. એ પ્રયત્ન કરવાઈ મને કોઈપણ પ્રકારનો પશ્ચાતાપ થતો નથી. તે બ્યર્થ ગયો, તેથી એ અજમાવી જોવા જેવો ન હતો, એવા અનુમાન ઉપર હું આવ શકતો નથી. નિષ્ફળતાના પ્રસંગોમાંથી આપણને જેટલું શિખરણ મળે છે, તેટલું સફળતાના પ્રસંગોમાંથી મળતું નથી. તેનું પરિણામ અમે તે આબુ, પરંતુ એટલું તો ચોક્કસ કે જો એ લઢાઈ ૧૯૧૬મ બધ કરાવાઈ ચકી હોત, તો જગત અત્યારે છે તેના કરતાં વધારે સારી સ્થિતિમાં હોત, એવું બધાનું માનવું થતું હતું.

કારણ જિતનાર પક્ષ જિતવામનિ જિતવામાં ખુવાર થતો જતો હતો, હારનાર પક્ષ સામનો કરવામાં ખુવાર થતો જતો હતો એ યુદ્ધમાંથી સારો નરસો કશોજ લાભ કોઈપણ મેળવી શક્ય નહોતો. જ્યારે છેવટના વખતમાં યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સ એ યુદ્ધમાં સામેલ થયું, ત્યારે મેં આશા રાખી હતી કે લાવી લઢાઈઓ મટાડવાને માટે આ લઢાઈ હતી. પરંતુ હવે સમજાય છે કે, ધણીજ મોટા વિસ્તારમાં ફેલાયેલો હાવાનજનો અગ્નિ જેવી રીતે અગ્નિનું સંકટ મટાડી શકતો નથી, તેવીજ રીતે લઢાઈઓ લઢાઈઓને કદાપી મટાડી શકતીજ નથી.

યુદ્ધની સામેનો મારો વિરોધ શાંતિપ્રિયતા અગર અપ્રતિકારના સિદ્ધિતાને લઈને બંધાયેલો નથી. કદાચ એ ખરું હોય કે હાલની સંસ્કૃતિ એવી અવસ્થાએ હોય કે જ્યાંથી કેટલાક આંતરરાષ્ટ્રિય પ્રયત્નોના ચર્ચાથી નિવેડો લાવી શકાય એમ ન હોય; - માત્ર લડી લઈનેજ તેનો નિવેડો લાવી શકાય એમ હોય. પરંતુ મારું માનવું તો એવું જ છે કે લઢાઈથી કોઈપણ પ્રયત્નો છેવટનો નિકાલ લાવી શકાયજ નહોતો. ધીમે ધીમે લડનારાઓ, જેને માટે લડતા હોય તેને માટે, ચર્ચાથી નિવેડો લાવવાની તરફેણના માનસિક વલણવાળા થયા વગર રહેતા નથી.



એક વખત આપણે લઢાકમાં ઉતર્યા એટલે ફોર્ડના ઉદ્યોગોની બધી સમગ્ર સંસ્થાકારણારને ચરણે ધરી દેવામાં આવી. ૧૯૧૭ના એપ્રિલથી ૧૯૧૮ના નવેમ્બર સુધી, અમારું કારખાનું માત્ર સરકારના કામકાજને માટે જ ચાલુ રાખવા દેવામાં આવતું. અલગત, અમારા સામાન્ય ઉત્પાદન ષેડ્યુલો ચોડા ધણો માલ અમે બનાવતા રહ્યા હતા ખરા. પરંતુ બીજી વધારે ચીજો, જે વત્તાઓછા પ્રમાણમાં અમારે માટે નવિનતા લેરી હતા તે, પણ બનાવતાં અમે શિખ્યા. રફ ટન અને ૬ ટનની ભાર લઈ જવા માટેની માટીઓ અમે બનાવી. ધણા મોટા પ્રમાણમાં 'લીબર્ટી મોટર્સ', 'હવાઈ સિલિન્ડર્સ' (જુગલાકાર), સાંભળવા માટેનાં સાધનો, રટીલના ટોપાઓ, ઇગલ મોટર્સ, વિગેરે વિગેરે પણ અમે બનાવતા હતા.

તદનામું થયું તેની સાથે અમે મુદ્દ પડતું મુક્યું અને પહેલાની પેઠે શાંતિમય વાતાવરણમાં કામકાજ ચાલુ રાખ્યું.

\*

\*

\*

શક્તિશાળી માણસ તેજ કહેવાય કે જે કાર્યો કરી શકે. એ કાર્યો કરવાની શક્તિ તેના આંતરિક અંગ ઉપર અવલંબે છે. તેના આંતરિકબળને આધાર તેણે શું કરવાનું શરૂ કર્યું, અને તેને કેવી રીતે આગળ ધપાવ્યું, અને કેળવ્યું, તેના ઉપર રાખે છે.

ધૃતિહાસમાંની થોડી તારીખો મોઢે રાખી શકે, એવીજ જેની માદશક્તિ કેળવાયેલી છે, તે કેળવાયેલા માણસ કહેવાય નહીં-કેળવાયેલો માણસ તો તેજ કહેવાય કે જે કાંઈ કાંઈ કાર્યો કરી શકવાની શક્તિ ધરાવતો હોય. જે માણસ પોતે પોતાની મેળે સ્વતંત્ર વિચાર કરી શકતો નથી, તે માણસ કૌલેજની ગમે તેટલી ઉપાધિઓ ધરાવતો હોય તો પણ કેળવાયેલો કહી શકાય નહીં. સ્વતંત્ર વિચાર કરવાનું કામ અધરૂમાં અધરૂ છે. કેળવણી પ્રત્યે

હકીકતો તમે ભલે ભરો, અને તમારુ મસ્તકે હકિકતોના અનહદ ભારથી લચી પડતી, એક હકીકતથી ભરેલી પેટી સમાન, ભલે હો. પરંતુ મુખ્ય મુદ્દો તો એ છે કે એ મસ્તકની અંદર ખોચોખોચ ભરેલા જ્ઞાનના ઢગલાઓ કાંઈ માનસિક પ્રવૃત્તિઓની ગરજ સારતા નથી. એક માણસ ઘણો વિદ્વાન હોઈ શકે, પરંતુ તેટલોજ ઉપયોગ વમરનો પણ હોઈ શકે. અને વગી એક માણસ બિલકુલ ભણેલો ન હોય, છતાં ઘણોજ ઉપયોગી નિવડી શકે.

કેળવણીનું ખ્યેય માણસના મગજની અંદર હકિકતોનેજ ભર્ષા કરવી, એ નહીં. પરંતુ તેના મગજને સ્વતંત્ર વિચાર કરવાના કામમાં કેવી રીતે વાપરવું, તે શિખવવું, એ છે, અને ધણી વખત એવું બને છે કે, માણસના મગજની અંદર જૂતકાગીમાં બનેલી હકીકતોના જ્ઞાનનો ભાર હોવાને લીધે, સ્વતંત્ર વિચાર કરવામાં તેને અંતરાય નડે છે.

મનુષ્યને એવું ધારવાનું વલણ તદ્દન સાહજિક છે, કે માણસ જ્ઞાન ને હજી જાણતી નથી તે કાંઈ પણ માણસ શિખી શકે જ નહીં, જે જ્ઞાન હજી માનવજાતને મેળવવાનું બાકી છે-કુદરતના અગત્ય રહરથો ને હજી તેજે ઉકેલવાનાં છે-તેની સાથે, જે જ્ઞાન અને પ્રગતિ તેજે માખ્યાં છે તે, જો સરખાવીશું, તો જખ્યાશે કે માનવજાત બહુ આગળ આવી ગયેલી જગાવ નથી.

પ્રગતિ અટકાવવાનો સારો માર્ગ એ છે કે મનુષ્યના મગજની અંદર જૂતકાગીના જ્ઞાનની વિમતો દરમી ઠસીને બગી દેવી. તેનાથી તેને એમ લાગે છે કે, તેનું મગજ પૂરેપૂરું જલાર્ધગયેલું હોવાથી, વધારે જીજ્ઞાસુ શિખવાનું તેને દબે બાકી રથું નથી. જ્ઞાન એકદં દગવાનું કામ તદ્દન અર્થ વગરનું છે. જગતને મદદરૂપ થઈ પડવાને માટે, તેનાં દુ.ખો દેડવાને માટે, તમે શું કરી શો એમ છે ? એ

પ્રેમની અંદર ફળવણીની કસોટીની આવી સમાઈ જાય છે. માણસ જે પોતાના સ્વતંત્ર ધ્યેયથી પોતાને માર્ગ કાપી શકે, તો જ તેની એક માણસમાં ગણના થાય. જે તે દસ, સો, અગર હજાર ખીજાં માણસોને તેમના પોતાના ધ્યેયથી માર્ગ કાપવામાં મદદ કરી શકે, તો તેનો ગણના વધારેમાં થાય. જાપકામના પ્રદેશમાં ગમાયલી ઘણી વસ્તુઓને માટે, જલે તે કટાઈ ગયેલો લાગે, પરંતુ તેમ છતાંએ તે માણસ જણેલો ગણી શકાયો. પોતાના કાર્યક્ષેત્રની અંદર મનુષ્ય ન્યારે સ્વામિત્વ કે પ્રભુત્વ મેળવે છે, ત્યારે માનવું કે તેણે પોતાની ડિગ્રી સંપાદન કરી લીધેલી છે-તેણે હાપણના સામાન્યમાં પગલા માંડ્યાં છે.

\* \* \*

જ્યુ જાતીના પ્રશ્નો સંબંધના અભ્યાસનું અમારું પુસ્તક, જેને તેના વિરોધીઓ 'જ્યુ જાતી ઉપરનું આક્રમણ' વિગેરે ઉપનામોથી સંબોધે છે તેને, જેણે આનુપૂર્વક વાંચ્યું છે તેને માટે અમારે કાંઈ જ કહેવાનું નથી. પરંતુ કેટલેક ઢેકાણે તેના મળંધમાં ગેરસમજીતી વિશેષ ફેલાયલી જેવામાં આવે છે તે સંબંધમાં અમે કાંઈક કહેવા માગીએ છીએ. આ પુસ્તક લખવાનો આશય પુસ્તક જ પૂરવાર કરી આવે છે. ખીજા કંઈ ઊંડા કે છૂપા આશયોથી આ પુસ્તક લખાયું જ નથી. એમાં વર્ણવેલી વિગતો પાયા વગરની કે જવાબદારીપણાના ભાન વગરની છે, એવું ચોક્કસપણે સાબીત કરી બતાવતા ખહેલાં જ અમને નિંદવા માડવું એ હાપણનું કામ નથી.

કાંઈ પણ પ્રકારના પક્ષપાતીય અભિપ્રાયથી હમડાઈ, એ લેખો અમે લખેલા નથી. પક્ષપાત કદાપી જણતો હશે તો તે જે સિદ્ધાંતોએ હાલની આપણી સંસ્કૃતિ ધરી છે તે સિદ્ધાંતો તરફ જ હશે. આ

દેશની અંદર, કેટલોક સમય ચૂંચા આપણા સાહિત્ય, સંગીત અને સામાજિક આંતરોની અંદર, એક પ્રકારની ક્ષીણતા, અમુક અસરોને લીધે, તરી આવતી જણાતી હતી. વેપાર ધંધાની પૂર્વની જાહેરાતો અને મદરતા ડમરગી ગઇ હતી. અને ચારેકાર આદર્શોનાં ધોરણો શિથિલ થવા માંડ્યાં હતાં. શોકરિપવરનાં પાત્રોમાં જે એક પ્રકારનું સંગીત ખરબચડાપણું દેખાય છે, તેવા ખરબચડાપણાનું આ પરિણામ નહોતું. પરંતુ પૌર્વાત્ય દષ્ટિની અતિશયતાથી આત્મેખાતા જિવન-વ્યવહારની અસરનું જ એ પરિણામ હતું—અને તે અસર એટલે મુધી તો ફેલાઇ ગઇ હતી, કે તેની વિરુદ્ધ પડકાર કરવાનો સમય આવી પહોંચ્યો હતો. એકજ જાતીની અંદર આ અસરોનાં મૂળ જોવામાં આવે છે, એ હકિકત અમારે જ નોંધ લેવા જેવી છે. એટલુંજ નહીં, પરંતુ તેજ જાતીના શુદ્ધિવાન લોકોએ પણ તે હકીકતનાં નોંધ લેવા જેવું છે.

અમારુ પુસ્તક, અમેરીકામાં વસતી જાય જાતીના સંબંધમાં તેણે આ દેશની ઉપર આધુનિક સમયમાં જે, ખુલ્લી જોઇ શકાય એવી, છાપ પાડી છે, તેનુંજ વર્ણન કરે છે. જ્યારે એ છાપ બદલાઈ ત્યારે તેનો અહેવાલ પણ બદલાશે. એટલે હાલ તો બધી વાત એ જાતીના લોકોના પોતાનાજ હાથમાં છે. જો, તેઓ માને છે તે પ્રમાણે, તેમનામાં ખરેખર ક્ષાપણ હોય, તો તેઓ તેમની જાતના લોકોને પ્રથમ અમેરિકાના વતની તરીકે ગણાવવાની મહેનત કરશે નહીં, કે આખા અમેરિકા દેશને તેમની જાતના લોકોનેજ વસવાનો દેશ બનાવવા પાછગ મહેનત કરશે નહીં. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સનું શુદ્ધ બાહ્ય તેના જડોળામાં બેઠોળા અર્થમાં 'ક્રિશ્ચિયન' છે, અને તેનું ભાવિ પણ ક્રિશ્ચિયનજ રહેશે. આમાં જાતી બેદના વિસંવાદનું અવકાશ નથી. પણ આનો અર્થ એ જ, કે મનુષ્યના હકો અને તેની કર્મો સંબંધી ક્રિશ્ચિયન ધર્મમાં જે ખ્યાલો આલેખાયા છે

તેવાજ ખ્યાલોના ધોરણ ઉપર, અમેરિકામાં નીતિની સાથે સ્વતંત્રતા. અનુભવી શકારો, સામાજિક સંબંધોનો વ્યવહાર પણ તેવા જ ખ્યાલોના ચતુર ઉપર ચલારો.

વ્યક્તિઓ પ્રત્યેના તિરસ્કાર, અગર પ્રથમથી બાંધી લીધેલો વિરોધી અભિપ્રાય—એ અમેરિકાના વતનીના, અગર પોતાને ક્રિશ્ચિયન કહેવડાવનાર સંજ્ઞાનના, સ્વભાવનીજ વિરુદ્ધ છે. અમારો વિરોધ ખોટા ખ્યાલો, જે લોકોના નૈતિકબળનો હાસ કરી રહ્યા હોય છે તેના સામેજ હોય છે. સહેલાઈથી ઝોળખાવી શકાય એવા મૂળભૂતી આવા વિચારો જન્મે છે, અને સહેલાઈથી શોધી કઢાય એવી પદ્ધતિઓથી તેનો ફેલાવો થાય છે. તેઓના ઉપર અંકુશ રાખવો હોય, તો તેમને ખુલ્લે ખુલ્લા ઉઘાડા પાડી દીધાથી રાખી શકાય છે. અમે પણ ઉપરોક્ત પુસ્તકમાં એ પ્રમાણે ઉઘાડા પાડવાની પદ્ધતિનો જ આશ્રય લીધો છે. લોકો ન્યારે પોતાને ચકાવામાં નાખનાર આસપાસના વાતાવરણની અમરનું સ્વરૂપ અને મૂળ જાણી જાય છે, ત્યારે તેમને આગળ વધવાને માટે તે પૂરતું સાધન પુરુ પાડે છે. અમેરિકનોએ એક વખત એ જાણી લેવાની જરૂર છે, કે આપણને જે નડે છે તે કુદરતી રીતે થતો જતો આપણને ક્ષય નથી, પરંતુ જાણીજીજને ઉઘટી દીશામાં વહેતા જવાના પરિણામનું તે જ છે. એ જાણ્યાથી તેઓ ઉગરી જશે આવા પ્રકારની સમજીત એજ એ રોગની ઔષધ છે.

ઠાકપણ પ્રકારના અંગત આશયોને લઈને આ પુસ્તક લખવાનું કાર્ય હાય ધરવામાં નહોતું આવ્યું. ન્યારે તે એ હદે પહોંચ્યું કે આટલું જાણવાથી અમેરિકાનો વતની પોતાના મારાસારનો વિવેક કરવાની ચાવી હાથ કરી શકશે એવું અમારા માનવામાં આવ્યું, ત્યારે તેને અમે ત્યાંથી ચોલાવી દીધું. અમારા દુસ્મનો આનો

## પ્રકરણ ૧૮ મું.

### પ્રજ્ઞશાસન અને ઉદ્યોગ.

“ પ્રજ્ઞશાસન તંત્ર ” ચબ્દ હાલના સમયમાં કદાચ કોઇપણ ચબ્દ કરતાં વધારેમાં વધારે વપરાતો જોવામાં આવે છે, અને હું ધારું છું કે સામાન્ય રીતે જે લોકો અને માટે લાંબી ચોડી વાતો કરી રહ્યા છે તેમનેજ તેની ઓછામાં ઓછી જરૂર હોય છે. ગરબડીયા ભાષામાં પ્રજ્ઞશાસન વિષે ખોલતાં લોકોને જ્યારે હું સાંભળું છું, ત્યારે મારું મન ચાંકિત બને છે. મને એમ થાય છે કે, કદાચ એ રીતે, તેઓને એક પ્રકારનું જીવ્હીરાન્ય તો નહીં ઠોકી ખેસાડવું હોય ! અગર એમની ઈચ્છા એવી તો નહીં હોય કે જે કામ તેમણે પોતે કરવું જોઈએ તે બીજા પાસે કરાવવાની તરકીબ ઉભી કરવી ! હું એવા પ્રકારના પ્રજ્ઞશાસનતંત્રની તરફેણમાં છું કે જેની અંદર ફરકને તેની શક્તિ અનુસાર પૂરતી તક મળે. મને લાગે છે કે જો આપણે આપણા બાઇઓની સેવા કરવા તરફજ વધારે ધ્યાન આપીએ, તો રાન્યતંત્રના ખાલી બંધારણોની સાથે આપણે કંઈ વધુ નિરપત રહે નહીં, અને માત્ર જે કામ કરવાનું છે તેનેજ આપણે વળગ્યા રહીએ. સેવાના ધ્યેયનેજ નજર આગળ રાખીશું, તો ઉદ્યોગમાં, અગર જિવનમાં, સારી માઠી લાગણીઓને માટે આપણે બહુ તકરાર કરીશું નહીં, જનસમુહ અને તેમના વર્ગોના સંબંધમાં પણ આપણે તકરાર ઉઠાવીશું નહીં, બંધ અગર ઉઘાડી દુકાનોની માયાકુટમાં પણ આપણે પડીશું નહીં. જિવનના સાચા વ્યાપારની સાથે આવી નેવી બાબતોને કાંઈજ લેવાદેવા હોતી નથી. આપણને નક્કર હકિકતોની જરૂર છે.

જ્યારે આપણને સમજાય છે કે માનવજાત આખી માનુષી લાગણીથી વિહીન હોય છે, ત્યારે આપણને ખરેખરો

મનમિત્ર ધકેલા લાગે છે. આપું વલણ માત્ર અમુક વર્ગના લોકોનું જ હોય છે, એવું દેખાડવાને માટે ધણા પ્રયત્નો થાય છે. પરંતુ વસ્તુતઃ આપું વલણ દરેક વર્ગના લોકોમાં જોવામાં આવે છે. પહેલાં, પૈસાદાર લોકો જ માનુષી લાગણી વગરના હોય છે, એવું લોકોને મનાવવાને માટે સતત પ્રચાર કાર્ય ચાલું હતું, ત્યારે એવો અભિપ્રાય સામાન્ય થઈ પડ્યો હતો કે ગરીબો અંકલાજ આ સદ્ગુણથી વિભૂષિત છે. પરંતુ પૈસાદાર કહો, કે ગરીબ કહો, બન્ને, પ્રમાણમાં ધણા યોગ્ય હોય છે, અને આખા સમાજને આ બે જ વિભાગમાં તમે વહેંચી શકો નહીં.

ધનિક અને ગરીબ લોકોની વચ્ચે, નહીં પૈસાવાળા કે નહીં ગરીબ, એવા અધવચલા વર્ગના, લોકોનો શ્રમુદ્ધ ધણો મોટો ધવા મળ્યો એમ છે. માત્ર શ્રિમંતોનોજ સમાજ જો હોયો કરવામાં આવે, તો હાલના આપણા સમાજથી તે જુદા પ્રકારનો હોય નહીં. એ શ્રિમંતો પૈકીના કેટલાકે કાંતો અનાજ ભાગ્યું પડશે, ખાવાનું મંધવું પડશે, સંચાઓ બનાવવા પડશે, આમઆડીઓ દોડાવવી પડશે— નહીં તો તેમણે બધાએ બૂખે મરણશરણ થવું પડશે. કેટકે તો કામ કરવું જ પડશે. ખરી રીતે જોયું જાણ્યું-તો, આપણે ત્યાં નિર્મિત વર્ગો હજી નહીં. કામ કરનારા, અને કામ નહીં કરનારા, એવાજ આજમે આપણે ત્યાં તો છે. વર્ગોનો બેઠ જ વર્તમાનપત્રોમાં અને બીજાં લખાણોમાં વાંચવામાં આવે છે તે માત્ર કાલ્પનિક જ છે. કેટલાંક મૂડીવાદી વર્તમાનપત્રોનો દાખલો છે તેમાં મનુરગમેને માટે આરતી કેટલીક દહિકનો વાંચી આપજોને જરૂર અચંબો થયા વગર રહેનો નથી. કેટલાંક મનુરવાદી વર્તમાનપત્રોનો દાખલો લો. તેમાં મૂડીવાદીઓને માટે કહેવામાં આવતી કેટલીક દહિકનો માનવી તેટલોજ અચંબો થાય તેમ છે. હતાં બનેમાં મત્વનો અંચ તો હજી. જે માણસ માત્ર મૂડીવાદી જ છે,

ખીજાઓની મહેનતના પરિણામોના જોરે સક્ષે ખેલતો હોય છે, તે જરૂર દીકાને પાત્ર છે. મૂડીવાદી છાપાંઓમાં મજૂર વર્ગનાં લોકોને માટે જે લખાણો લખવામાં આવે છે તે મોટા મોટા ઉદ્યોગોના અવરથા કરનારાઓ કાંઈ લખતા નથી હોતા. પરંતુ પોતાના માલિકને ખુશ રાખવાની કૃતિવાળા વર્ગના લેખકો જ એ લેખો લખતાં હોય છે. મજૂર વાદીઓનાં છાપાં તપાસશે તોયે જણાશે કે ત્યાં વળી શ્રમજીવીના માનીતા અભિપ્રાયોને ઉત્તેજે અને ઉશ્કેરે એવાં લખાણો લખનારો વર્ગ હોય છે. એ બંને પ્રકારના લેખકો માત્ર પોતપોતાના મતોના પ્રચારકો જ ગણી શકાય. પરંતુ જે પ્રચાર કામ સત્ય હકિકતો દેલાવડું નથી, તે પોતાના જ વિનાશને માટે સર્જા-એલું હોય છે, અને હોવું પણ તેમજ જોઈએ. તમે સુખેથી તેમને લૂંટી લ્યો, અને લોકો શાંત બેસી રહે, એવી પરિસ્થિતિ ઉભી કરવા માટે, દેશાભિમાનનો ઉપદેશ તમે કરી શકો જ નહીં-કરો તો એ લાંબો સમય તે નબી શકે જ નહીં તેમજ સખત કામ કરીને ઉત્પાદન પુરુષ કરવાનો ઉપદેશ પણ, તમે ન્યાં સુધી તમારો પોતાનો નફો તેમાંથી ઉઠાવી લેવાની ખાતર કરતા હશો, ત્યાં સુધી અર્થ જ છે.

બેશક, કામે રાખનાર વર્ગ પાસે જે હકીકતોની સામગ્રી છે, તે કામે રહેનાર વર્ગે, તેમના ઉપર પોતાના અભિપ્રાયો કે મતો બાંધી લેતા પહેલાં, પોતે જોઈ તપાસી જવી જોઈએ. કામે રહેનાર વર્ગ પણ ચોક્કસ એવી હકીકતોની સામગ્રી ધરાવે છે કે જે કામે રાખનારને ઉપયોગી થઈ પડે. પરંતુ એ બેમાંના કોઈ પણ એક પક્ષ પાસે બાધી જ હકીકતો હોય, એવો સંભવ નથી, અને વસ્તુસ્થિતિ ન્યાં આવી હોય ત્યાં પ્રચાર કામ ત્રુટી ભરેલું જ કહેવાય. એક વર્ગના વિચારો ખીજા ઉપર બળજોરીથી લાદી દેવાનો પ્રયાસ કરવો, એ કોઈપણ રીતે ઇચ્છવા યોગ્ય નથી. આપણને ખરેખરી જેની જરૂર છે



તે એ જો કે અધારે વિચારોનો સુચન્વય કરી, તેમાંથી રચનાત્મક કાંઈક મળી શકે.

મજબૂત સંધ, અને હડતાલ પાડવાનો હક્ક, એ વાતનો આપણે વિચાર કરીએ, આ દેશમાં સંધના માણસોમાં જે પક્ષ વધારે મજબૂત હોય છે, તે એવા સંધોમાંથી મેળવતા પચાસવાગા માણસોનો જ પક્ષ હોય છે. તેમાંના કેટલાક તો ખુલા પૈસાદાર હોય છે. બીજા વળી એવા જાણ સમજવાદી હોય છે કે ‘બોલ્સેવીઝમ’ અગર ખૂનામરફીને પક્ષે કરતા હોય છે—સંધમાંથી ભરપટ્ટે તેમને પચાસ મળતા હોય છે, એટલે કેાઈપણ પ્રકારની બીજી જાતમદુનનમાંથી તેઓ મુખ્ય જ હોય છે. અને તેનો ઉપયોગ પછી તેઓ આપણે હાથે રસને લઈ જવારા પ્રચારકાર્યમાં કરી શકે છે. તેઓ બધા, આને લઈને, અમુક પ્રકારનાં માનમતોનો બોગવવા બાગ્યસાગી થએલા હોય છે, જે માનમતોનો, બાકી કુદરતી રીતે, હરિશ્ચંદ્રની અંદર તેઓ મેળવી શક્યા ન હોય.

મજબૂત સંધોના કાર્યવાહક અધિકારીઓ તેના સમામુદાયના જેટલા રેડીસ, પ્રામાણિક, મુખક, અને સામાન્ય કલાપણુ ધરાવનાર હોય, તે એ આખી ચળવળ, બેન્કમાં થોડાં વર્ષો થયાં જે ૨૧૪૫ ૫૩૩૫ જે તેના કરનાં વળી, જુદા જ પ્રકારનું ૨૧૪૫ ૫૩૩૫ હોય.

અસ્તિત્વની જરૂરિયાત માટે એક દલીલ જ પૂરી પાડે છે. તેને સધને તેઓ કહી શકે છે કે 'જુઓ, અમારી હજુ તમને કેટલી બધી જરૂર છે ?'

ખરેખરો મજુરોનો નેતા તો તે જ કહી શકાય, કે જે મહેનતને યોગ્ય કામ, ને તેનો દર, પૂર્ણ પાડી શકે છે, નહીં કે જે મહેનતને હડતાલ અને બૂખમરાની ધરા તરફ ધસડે છે તે. આ દેશની અંદર જે મજુરસંઘ, બધાં હિનેનો બરાબર સમન્વય કરી, બધાં હિતો અન્યોન્યના આશ્રયે રહે એવું કરે, તે જ કાયમનું ટકી રહેશે અને આગળ આવી શકશે.

એવી ફેરફારોનાં ચિન્હો દેખાય છે. સંઘના નેતાઓનો સંઘ જ્યારે અદ્યય ધરે, ત્યારે તેની સાથે આંધળે બહેઈ કુટનારા બડેખાઓનો સંઘ પણ જતો જ રહેશે. આ બડેખા જ્યારે એક પ્રકારના દર્દીપ હોતો, ત્યારે સ્વાર્થી સંઘનો નેતા તેના અનુપાન સમાન હોતો. જ્યારે એ સ્વાર્થી સંઘનો નેતા હર્દ સમાન થઈ પડ્યો, ત્યારે તેનું અનુપાન આ બડેખાં બની ગયો. ખરી રીતે, એ બન્ને સુબ્યવસ્થિત સમાજમાં ધટાવી શકાય નહીં, એવાં તત્ત્વો છે. અને તે બન્ને સાથે જ જતાં રહેશે, એમ લાગે છે.

મજુરવર્ગ સુબ્યવસ્થિત રીતે પોતાનું કામ કરે, એવી સંસ્થાઓની વિશ્લેષ હું સહેજે પણ નથી. કોઈ પણ પ્રકારની પ્રગતિ માધી શકે એવી વ્યવસ્થાની સામે હું હું જ નહીં. જ્યાં હિપાદનની મર્યાદા નક્કી કરવા માટે જ જાણે વ્યવસ્થાનો કાર્યક્રમ હોય, ત્યાં મારો વિરોધ છે. પછી તે મર્યાદા ગમે તો કામે રાખનારો વર્ગ નક્કી કરવા મથતો હોય અગર કામે રહેનાર વર્ગ નક્કી કરવા મથતો હોય, તેની સાથે મને કાંઈ લેવાદેવા નથી.

કામ કરનાર માણસે જાતે કેટલાક ઘણા વિધાતક ખ્યાલો

પ્રત્યે સાવચેત રહેવાની જરૂર છે. કેટલીક વખત એમ કહેવામાં આવે છે કે, કામ કરનાર જેમ કામ વધારે ઓછું કરે છે, તેમ ખીજાઓને માટે તે વધારે કામ કરવાની જગાએ રાખી શકે છે, આ ભ્રમજનક ખ્યાલનો અર્થ તો એજ, કે આગસ એ ઉત્પાદક શક્તિ ધરાવે છે, એવું આપણે માનવું. આજસે કદી કામ કરવાની જગ્યા ઉભી કરીજ નથી, તે તો-માત્ર બોલેજ ઉત્પન્ન કરે છે. ઉદ્યોગી માણસ પોતાના સાથીદારનું કામ પડાવી શકતો નથી, સફર ધંધો તો તેજ હોઈ શકે, કે જેની અંદર દરેક માણસ પોતાનું દિવસનું દરેક કામ પુરેપુરું આપે છે, અને જે આપવાને માટે તે મગરૂરી ધરાવે છે, અને જે દેશના માણસો પ્રામાણિકપણે પોતાનું કામ કરે છે, અને ઉત્પાદનનાં સાધનો સાથે યૌર્ય કાઢતા નથી, તે દેશ પણ મહિસલામત અને સફર રહી શકે છે.

એક કામ, જે પહેલાં દસ માણસોથી થઈ શકે, અને જે આજે નવ માણસોથી થઈ શકે છે, એવા પ્રકારની વસ્તુરિધિતિ એ સાબિત કરતી નથી કે પેણે દસમેા માણસ બેકાર રખાડી જાય છે. એનો અર્થ જીલ્લો એટલો જ થાય છે કે, જે કામ ઉપર તે હતો તે ને તે કામ ઉપર ચોળમલો તે રહેતો નથી. અને એ કામને માટે જે કિંમત આપવી જોઈએ તેના કરતાં વધારે આપી, તે બેકાર માણસનો બોલો જાગતાને ઉઠાવેા પડે છે, તેમ પણ કાંઈ હોયું નથી. ખરું જોતાં, એ દસમેા માણસ વગર જરૂરનો જ હતો, અને તેના અર્થનો બોલો ધરાકને નાદક ઉછારવો પડતો હતો પરંતુ વગર જરૂરનો, એટલે કુનિર્માના બોળ કાંઈ કામને માટે પણ વગર જરૂરનો, એમ નહીં જ, તેમ જ તેના કરખાનામાંના ખીજા કાંઈ કામ માટે પણ વગર જરૂરનો, તેમ પણ નહીં-માત્ર તે જ ખાસ કામ માટે વગર જરૂરનો.

બધી ગેરબચવાનો બાર સામાન્ય જાનવાને માથે જ દોષ છે.

જ્યાં જ્યાં જે કામ એક માણસથી થઈ શકતું હોય તેને બદલે તેને માટે બે માણસો રોકવામાં આવતા હોય, ત્યાં ત્યાં ગ્રાહક વર્ગ તો તેમણે આપવું જોઈએ તેના કરતાં બમણું જ ખર્ચ આપે છે એમ કહેવાય.

દિવસનું કામ એટલે નકકી થયેલા કલાકો સુધીની દુકાનની અંદરની હાજરી, એ જ માત્ર તેનો અર્થ નથી. મેળવેલા દરના બદલામાં આપેલી સેવાનું માપ, એ જ તેનો અર્થ છે. અને તેમાં જો આધુનિક પાણું, કરવામાં આવે તો અવ્યવસ્થા અને ગોટાળો રહેજે બહાર તરી આવ્યા વગર રહે નહીં. એ વસ્તુસ્થિતિને સમગ્ર દેશમાં વિસ્તારી મુકીએ, તો ધંધોમાત્ર ઉપરતળે થઈ રહ્યા વગર રહે નહીં. એટલે અભવિજ્ઞાન અને વ્યવસ્થા વિભાગ બંનેનો દોષ સરખે દિરસે છે.

માત્ર માગણીઓથી મહત્વની વાત કાંઈ પ્રાપ્ત થઈ શકતી નથી. હડતાલો હંમેશાં નિષ્ફળ જવાનું કારણ એ જ છે. વધારે દરોને માટે, અગર ઓછા કલાકોને માટે, જે હાલ પાડવામાં આવે છે તેનો અર્થ ખરી રીતે પોતાનો બોલે સામાન્ય સમજ બહાર હડસેલી દેવા માગે છે એમ થાય છે, અને તેથી જ તે નિષ્ફળ નિવડે છે. અને લીધે તો જે ઉદ્યોગ જે સેવા આપવાને નિર્માયો હોય તે, તે સેવાના ક્ષેત્રમાં ઉત્તમી અટકાયત કરતો થઈ જાય છે. આનો અર્થ એમ નથી કે એકે હડતાલમાં કશું જ તથ્ય નથી હોતું. ધણી વખત કેટલીક દુષ્ટતાઓ ઉઘાડી પાડવાને તે ધણી ઉપયોગી થઈ પડે છે. આવી હડતાલોનું કારણ કામે રાખનારાઓની ભુલો હોય છે. કેટલાક કામે રાખનાર માણસો પણ તે કામને માટે પોતે નાલાયક હોય છે. માણસોને કામે રાખવાં એ નાની સુની વાત નથી. માણસોને કામે રાખનાર પોતે નાલાયક હોય, અને તેને લઈને

જેટલી મુશીબતો હોય થાય છે તેટલી મુશીબતો કામે રહેનાર માણસ નાશાયક હોય તેને લઈને ચતી નથી.

બીજા પ્રકારની પણ હડતાલ છે, જેની અંદર હડતાલ પાડવાનો હિદેશ હોય. રાખવામાં આવેલો હોય છે આ પ્રકારની હડતાલમાં કોઈ એકાદ ધાંધળિયો, પોતાનો સ્વાર્થ સાધવાને માટે, શ્રમજીવીઓની મારફત, તેમને પોતાનું સાધન બનાવીને, તેમ કરવા ઉત્કેરે છે. એક ઉદાહરણ લઈએ, ધારો કે અત્રે એક મહાન ધધો ધણી સફળતાપૂર્વક આવી રહ્યો છે, કારણ જનતાની જરૂરિયાતને પહોંચી વળવાને માટે ઉત્તમ પ્રકારનું અને પુષ્કળ પ્રમાણમાં તે ઉત્પાદન કરતો હોય છે. ન્યાયને રસ્તે તે પોતાનું કામ કરે જાય છે. આવા સટોરિયાની દ્રષ્ટિમાં આવો એકદિ ઉદ્યોગ ધણો ખટકે છે. અને તેની ઉપર પોતાની સત્તા ફેલી રીતે અમમમાં આવે તેવાજ દાવપેચો તેઓ ખેલતા હોય છે. પોતાનો અંગત સ્વાર્થ સાધવાનો કંતિ આમાં હિદેશ હોય છે, અગર તો એ ધંધાની નીતિમાં બધો ફેરફાર કરાવી નાખવાનો તેમનો હિદેશ હોય છે, કારણ બીજા ધધાદારીઓને સ્વત્વને માર્ગે આલવાનું પરવડતું નથી હોતું. વળી એવા ઉદ્યોગને અંદરખાનેથી બળભળાવી શકાય એમ નથી હોતું, કારણ ત્યાંના કારીગરોને હડતાલ પાડવાને માટે કશુંજ કારણ હોતું નથી, એટલે એવી બામતમા બીજી રીત અખત્યાર કરવામાં આવે છે. એ ધંધાના સાધનોને પૂરી પાડનારી બહારની ધણી કુકાનો હોય છે. એનો જો કાણ આવી જાય તો પોતાનું કામ થઈ જાય, એમ માની બહારની હડતાલોને ઉત્તેજિત કરવામાં આવે છે. કારખાનાનાં સાધનો પૂરા પાડનાર મૂળને આવી રીતે સાધવામાં આવે છે. એ બહારની કુકાનોની અંદર કામ કરનારા માણસોને જો આ યાત્રાજીની જાણ થાય તો તેઓ તેનાં રમઝડાં બનવાનું સ્વિકારે નહીં. પરંતુ ખરી હકિકત શી છે તે તેઓ જાણતા નથી હોતા. હડતાલ

, સ્ત્રીઓ આવી હડતાલમાં ફાવે તેથી શું કામ કામ કરનારોનાં  
આવી સુધરી જાય છે ? બહારના સંટોરીઓના હાથમાં એવા  
ઉદ્યોગોનું સુકાન સોંપવામાં કારિગરોને શું વધારે રોજી મળવાની,  
અગર તો તેમના પ્રત્યેના વર્તનમાં શું એકદમ સુધારો થઈ જવાની  
આશા તેમને હોય છે ?

હડતાલનો ત્રીજો પ્રકાર પણ છે. મહેનત અને મજૂરીને  
બદનામ કરવાના ઇરાદાથી, પૈસાદાર લોકોનાં હિતો સચવાઈ રહે  
તેને માટે, એવા પ્રકારની હડતાલો સળગાવવામાં આવે છે. અમે-  
રિકન કારિગર સ્વતંત્ર અને સદ્દર અભિપ્રાય પોતાને માટે પોતા બાધી  
શકે એવો હોય છે. સુખનાં સ્વપ્નાઓના હવાઈ કિલ્લાઓની ખૂંચોથી  
તે દોરવાઈ જતો નથી. એ એક અમત્યનું સત્ય તેને સમોટ રીતે  
સમજાયું હોય છે કે શુદ્ધિની ઉણપ બળબેરીનો આશ્રય લીધાથી  
પુરી પાડી શકાતી નથી. પરંતુ અમેરિકાના એ મજૂર વર્ગો ઉપર  
આત્મશોભિતમની છાપ પાડવાનાં પણ અનેક મહત્ત્વ પ્રયાસો થઈ  
રહ્યા છે

હડતાલો ન પડે એવી વસ્તુસ્થિતિ ઉત્પન્ન કરવી, એજ માત્ર  
ઉદ્યોગની પ્રગતિનું માપક યંત્ર નથી. એનો અર્થ એટલોજ થાય  
છે કે ઉદ્યોગપતિઓએ પોતાના ઉદ્યોગમાં જે જે ખામીઓ અને  
ત્રુટીઓ હોય તે તે સુધારવા પાછળ મડી જવું.

ફ્રાંડના ઉદ્યોગોની અંદર કામ કરનારા માણુઓની સાથેના  
સંબંધોનો અનુભવ સમજે ઠેકાણે ધણોજ સતોષકારક નીવડેલો છે.  
સંઘોની સાથે અમારે વિરોધ નથી. મજૂરીના દરો કોઈપણ  
મજૂરસંઘ વ્યાજબી રીતે માગી શકે તેના કરતાં બિંચાળ હોય છે,  
અને કામ કરવાના કષાતો ઓછા હોય છે, એટલે સંઘોના સભાસદ  
ખનીને કાંઈપણ વધુ લાભ લેવાનું તેમને માટે હોતું નથી. તેમનો

ધણે! મોટા ભાગ સંધોનો સંભાસદજ નથી હોતો. કોણ સંભાસદ છે, કેટલા સંભાસદ છે તે જણવા વિગેરેની ખટપટમાં પડવાનું અમારે કાંઈજ કારણે જણાવું નથી. છતાંએ એવા સંધોને અમે માન આપીએ છીએ. તેમની શુભનિષ્ઠાઓ પ્રત્યે સદાનુભૂતિ દર્શાવીએ છીએ, અને અશુભનિષ્ઠાઓનો ખુલ્લે અવાજે પ્રતિકાર કરીએ છીએ. તેના બદલામાં અમને પણ તેઓ માનપૂર્વક નિહાળે છે. કોઠે કોઠે વખત આમ હોવા છતાંએ અજવળિયાઓ મુશ્કેલી ઉભી કરવાના પેતરા રચે છે. પરંતુ મજુરોનો સાથ તેમને પૂરતા પ્રમાણમાં મળી રહેતો ન હોવાથી પાછા પડે છે.

કોઠા ઉમદા, પણ અમલમાં મુકી ન શકાય એવા, ખાલી લાગણીના ઉદ્દ્યોગો કરતાં કાંઈક વધારે નક્કર વસ્તુની આશા રાખતા હોય છે. સામાજિક વ્યવસ્થાની ઘટના ખાલી ચળવળથી કાંઈ ઉભી થઈ જતી નથી. માણસ માણસની વચ્ચેના રોજના સંબંધના ભેરે કરીનેડે તે અમલમાં લાવી શકાય છે. પોતાના બક્ષા આશયો ચોક્કસ પ્રકારના રચનાત્મક કાર્યોદ્ધારણ આધારિત કરી શકાય છે. પ્રચાર-કામ, પત્રિકાઓ, અગર તે બાપણો-એ સૌ મિથ્યા છે. અંતઃકરણ પૂર્વક કરવામાં આવેલું એક જ કામ એને માટે બસ છે.

મહાન ધંધાની ખરી મહત્તા માનવની મહત્તા કરતાં પણ મોટી છે. મનુષ્યના વ્યક્તિત્વને એમાં રથાન નથી રહેતું. કોણ શેઠ અને કોણ નોકર, એ સૌ જળરા એકત્વમાં એ દૈત્ય અસ્તિત્વ નિરાણુ નથી રહેતું. જન્મેએ સાથે મળી એવી એક જળરી ઉત્પાદનીય વ્યવસ્થાને જન્મ આપેલો છે કે જે જગતને જોષ્ટી ચીજો પૂરી પાડે છે, અને તેના બદલામાં તેની કિંમતનો સ્વિકાર કરીને, એ ધંધાની અંદર કામ કરતા અનેકાનેક માણસોનો જિવનનિર્વાહ કરે છે. એટલે ધંધાસ્વતઃ એક મહાન વસ્તુ બની રહે છે.

હમરો અને લાખો કુંડોબોના ગુજરાનનાં સાધન પૂર્ણ પાડતા મહાન ધંધાના સંબંધમાં જરૂર કોઈકે છૂપું રહસ્ય સમાયલું હોવું જોઈએ. એટલે એવા ધંધાને ચાલું રાખવાની પણ આપણી પવિત્ર ફરજ જ ગણાવી જોઈએ.

કામે રાખનાર માણસ પણ કામે રહેનાર, માણસની પેઠે એક માણસ જ છે. અને મનુષ્યને સાહજિક દરેક મર્યાદાને પાત્ર છે. એના કામને માટે લાયક જેટલી શક્તિ એનામાં હશે તેટલી જ લાયકાતવાળો તે બની શકશે. એની મહત્તા નામની જ બધે હોય, પરંતુ ધંધાની મહત્તા તેથી કાંઈ વિશેષ જ છે. એનાથી તો જીવનનિર્વાહ માટે છે. એ સત્ય વસ્તુ છે, સક્રિય વસ્તુ છે. તેની લાયકાત પગારનાં પરમિટિયાં ઉપર નબી રહે છે.

ધંધાની અંદર અતિશય એકતાનતા બાગ્યે રહી શકે. છતાંયે એટલી તો એકતાનતા રહી શકે કે જેને લઈને પ્રયત્નો અને પ્રગતિ વચ્ચેની હરીફાઈ વારંવાર અચડાઈ પડે નહીં. કોઈપણ સંસ્થાએ એકદિલીથી એક જ ધ્યેયની પાછળ મંડ્યા રહેવું, એ એક વાત છે, પરંતુ તેવી સંસ્થાએ બાકિતમત નાલાયકોને વટાવી જઈ માત્ર એકદિલીથી કામ કરવું, એ બીજી વાત છે. ધ્યેય પ્રધાન બાબત છે, સંસ્થા ગૌણ બાબત છે. ખરી એકદિલીથી કામ કરનાર સંસ્થા તો તેજ કહેવાય કે જેની અંદર તેના બધા સભ્યો એક જ મૂખ્ય ધ્યેયને અવલંબીને પોતાનું કામ કરતા હોય.

આવી એકતાનતાનો સિદ્ધાંત આસપાસના વાતાવરણ ઉપર આધાર રાખતો નથી. કેટલાક માણસો એવા હોય છે કે અનુકૂળ વાતાવરણની અંદરજ તે પોતાનું કામ કરી શકે. એવા માણસો ધંધામાં નિષ્ફળ નિવડે છે, એટલું જ નહીં, ચારિત્ર્યમાં પણ તે નિષ્ફળ નિવડે છે. ગમતા માણસોની સાથે કામકાજ કરવાનો લોકોને



ધણે શાખા હોય છે. પરંતુ હેવટે એવો સ્વભાવ પોતાની અંદરના કિંમતી ગુણોને પ્રજ્વળાડે છે.

આજ વસ્તુસ્થિતિને તેના જ્ઞાણા અર્થમાં વિચારી જોતાં આપણે કહી શકીશું કે શ્રિમંતોએ ગરીબોને ચાહવાની, અગર તો ગરીબોએ શ્રિમંતોને ચાહવાની, કંઈ જ જરૂર નથી; તેમજ શેકે નોકરને ચાહવાની, કે નોકરે શેકને ચાહવાની, પણ જરૂર નથી. તેની ચોગ્યતા મુજબ, હરેકે બીજાની પ્રાચે ન્યાયપૂર્વકત્વ વર્તન રાખવું, એ જ માત્ર જરૂર છે. ખરું બોલવાસન એવું જ નામ-છટ કે ચુનો, બરી કે મિઠ, ઠોની ખાવિકાની હોવી જોઈએ, ઠોની નહીં, એ સવાન તેને માટે મહાવનો નથી.

## પ્રકરણ ૧૯ મું.

### સાવિ દર્શન.

આપણે ખરેખરા પવિત્રતાના સમયની અંદર જિંવી રહ્યા છીએ. એ પવિત્રતા આપણી ચારે બાજુએ, ધીરે ધીરે, દેખી શકાય નહીં એવી રીતે, પરંતુ ઘણી જ મક્કમ રીતે, થયાં કરે છે. ધીમે ધીમે કાર્ય કારણનું અનુસંધાન કરતાં આપણે શિખ્યા છીએ. જેને આપણે ડખનજિગિ કે ગડગડાટ કહીએ છીએ તે માત્ર આગામી પુનર્જિવનના સૂચક ચિન્હ નરિકે જ છે. જાહેર જનતાના દષ્ટિ-ખિન્દુમાં પણ દેરકાગ થતો જાય છે. અને ભૂતકાળની અમાન્ય અને ખરાબ પદ્ધતિને ભવિષ્યકાળની અતિઉત્તમ પદ્ધતિમાં સાવી મુકવાને માટે પણ ખરી રીતે આપણે આપણા દષ્ટિખિન્દુમાં જ દેરકાગ કરવાની જરૂર છે. અંતિમ સત્યોનું આપણને વધારે સારી રીતે જ્ઞાન થતું જાય છે, અને આપણે જાણવા મંડ્યા છીએ કે દુનિયામાં સમર અને સંપૂર્ણ પ્રકારના જિવનવહનને માટે જે જે વસ્તુઓ જરૂરની છે તે બધી જ આપણી પાસે હોય છે. અને એક વખત આપણે શિખી જઈશું કે તે વસ્તુઓ કંઈ, અને તેનો શો અર્થ છે, એટલે પછી આપણે તેના ઉપયોગ પણ વધારે સારી રીતે કરી શકીશું.

જે ખોટું છે તેને ખરું કરવાને માટે ખોટાપણાની અપહ્ત વ્યોખ્યા આપણે કરી લેવી જોઈએ. વ્યક્તિને આપણે જોઈએ તે કરતા વધારે પ્રાધાન્ય આપીએ છીએ. એકની પાસે શું છે, અને બીજાની પાસે શું નથી, એ જ આપણે જોયા કરીએ છીએ, અને જે વાત વ્યક્તિઓથી પર છે તેને પણ વ્યક્તિના સંબંધનું સ્વરૂપ આપી દઈએ છીએ આપણા આર્થિક પ્રશ્નોની અંદર પણ જરૂર આપણે માનુષીસ્વભાવ પોતાનો ભાગ બજાવ્યા વગર રહેતો નથી. સ્વાર્થ ત્યાં ને ત્યાં છે જ, અને જિવનની બધી હરિશ્ચવાળી પ્રવૃત્તિઓ

એનાજ રંગે રંગાયલી હોય છે. જો એકજ વર્ગનો સ્વાર્થ એ વિશેષ-ગુણ હોત તો તેને આપણે અપનાવી શક્યા હોત. પરંતુ મનુષ્ય માનના તાણાવાણામાં વણાયેલો એ તર્ક છે. તેવીજ રીતે બોમ, ધર્મ, અને અમૃતા, પણ અસ્તિત્વ ધરાવે છે.

પરંતુ જેમ જેમ જિવનવિગ્રહ ઓછો તીવ્ર બનતો જાય છે, તેમ તેમ આપણા નાણુક બાવો અને સુકોમળ આશયોને સંતોષવાને માટે આપણને તક મળતી રહે છે. પ્રગતિની સાથે સાથે જિવનની નરતુઓમાં પણ વધારોજ થતો રહે છે. એક અમેરિકનના ધરતી પાછળના વાડામાં અત્યારે જે જે વસ્તુઓ અને ચીજો અને છે તેટલી ઝીકાદ આફ્રીકન રાજના આખા દેશમાં પણ શોધી જાયશે નહીં. સાધારણ અમેરિકન યુવાનને આજે જે જે વસ્તુઓના ખટલો રાખવો જોઈએ છે તેટલો ખટલો આખી અંકિશ્વરીની જમી પાસે પણ હોતો નથી. રસોઈને માટેનાં વામણો, જમવાને માટેનાં ઝોરડો, યુવાને માટેનાં ઝોરડો, વિગેરે વિગેરેની જે યાદી બનાવવામાં આવે, અને ૫૦૦ વર્ષો પૂર્વના ડોહ એક શીખંત, ઈશ્મીન, સત્તાધારી બક્ષિની પાસે તે રજુ કરવામાં આવે, તો એની તો અજ્ઞાન જુમ થઈ જાય. જિવનને મુશ્કેલી બધું બતાવે એવી ચીજોનો વધારો એ પ્રગતિના પમધીયા મપ છે. અત્યારે ઉલોમના ક્ષેત્રની અંદર મહેનત અને માસનો જે મોટા પ્રમાણમાં ઉપયોગ થઈ ગયો છે તે બોલી રીતે થઈ રહ્યો છે, માર્કેટ પ્રકારની મેવા પૂરી પાડ્યા વગરનો થઈ રહ્યો છે, એ અજ નેટલું જેમજે તેટલું જમનના મનની અંદર દજી ઝમી મધું લાગતું નથી. પરંતુ એ રિથિતિમાંથી આમજ વધવાની આપણે આજા જરૂર મળી રહીએ.

જડ વસ્તુઓના માપકિપણના મોદમાંથી આપણે છૂટના જાએ છીએ. પેશાકાર થઈ એ દાક્ષના જાણનામાં કાંઈ અર્થ

માનની વાત મણાતી નથી. ખરી રીતે તો સામાન્ય રીતની મનુષ્યોની પૈસાદાર થવાની મહત્વકાંક્ષા પણ નથી એમ કહેવું વધારા પડતું નથી. પહેલાં જેમ બોકો પૈસાની પૂજા કરતા, તેમ પૈસાને ખાતર જ, પૈસો એ સર્વસ્વ છે, એવું બોકો હવે માનતા નથી. પૈસાનો રોનકથી તેઓ અંગતતા નથી, તેમ જ પૈસાદારના દમામથી તેઓ દખાતા નથી. બ્યયમાંથી વધેલું જેટલું આપણે એકઠું કરીએ તેનાથી આપણી ખ્યાતિ કાંઈ વધે તેમ નથી.

એક ક્ષણભર જ જો જોડો વિચાર કરી જોશો તો સમજાશે કે, અંગત વ્યક્તિમત્ કાયદાનો વિચાર કરીશું તો, પૈસાનો અયાગ સંધરો, તેને માટે, તદ્દન અર્થ વગરનો જ છે. કારણ મનુષ્ય એ તો હંમેશાં મનુષ્ય જ રહેવાનો. એનું પોપણ અમુક જ પ્રમાણ અને જાતના ખોરાકથી થવાનું. એને ગરમાવો અમુક જ વજનના પોષાકથી મળવાનો-પછી તે ભલે શ્રીમંત હો કે ગરીબ. અને કોઈપણ માણસ એકી વખતે એક જ ઓરડી કરતાં વધારેમાં પોતાનો વાસ રાખી શકે જ નહીં.

પરંતુ તેને બદલે એ વ્યક્તિ જો સેવાનાં સ્વપ્નાં સેવતી હોય, મોટી મોટી યોજનાઓને અમલમાં મુકવાની આશા ગમતી હોય, ઔદ્યોગિક રણમાંથી શુભાશનાં પુષ્પો ખીલી નીકળે એવી સુંદર શુભી બનાવી મુકવાની મહત્વકાંક્ષા સેવતી હોય, તો તેના એ અયાગ ધનના દગલાની અંદર, ખેડુત જેમ ખીની અંદર દાણો જોઈ શકે છે તેમ, કાંઈક જિવંત તત્ત્વ આપણે નીહાળી શકીએ, જેનો લાભ, સૂર્યના કિરણોની માફક, સર્વત્ર સરખી રીતે પ્રસરી શકે.

આ જગતની અંદર જે પ્રકારના મૂખોઓ વસે છે. એક લાખોપતી ધનિક, જે એમ માને છે કે પૈસાને સધરી રાખવાયો તે મને તે રીતે સમગ્ર સત્તાને પણ હાથ કરી શકશે. ખીજો એકે કેડી નહીં ધરાવતો સુધાગક, જે એમ માને છે કે જો એક

વર્ગની પામેથી પૈસો કુટીરો સહજીબી વર્ગને આપી શકાય' તો કુનિયાનાં બધાં દુઃખોનો અંત લાવી શકાય.

આ બંને અંવજાં માર્ગ ઉપર આલી રહ્યાં છે. આપણાં વર્ષ-તનાં કેટલાંક સફળતામાં સફળ શ્રિમંતોએ કુનિયાનાં બીજાં સામાન્ય માણસોનાં ધનની અંદર એક કોડીનો પણ વધારો કર્યો નથી.

આપણી પોતાની ઉત્પાદક શક્તિની મર્યાદા બાંધીને તેટલું જ ધન આપણે બધાએ સંગ્રહ્યું હોત, તો દરેક માટે તે પૂરતું થઈ રહે, અને દરેકને પૂરતું મળી પણ રહે તેમ થાત. બિંદગીની જરૂરિયાતોની જે ખરેખરી તાણુ કહેવામાં આવે છે, તે તાણુ પડવાનું કારણ ઉત્પાદનની અછત અગર તેનો અભાવ છે. અને ઉત્પાદનની અછત હોવાનું કાગળ કેવી રીતે અને શું ઉત્પન્ન કરવું તેનું અગ્નિ, એ છે.

શરુઆતમાં આપણે આટલું તો માનવું જ જોઈએ:—

કે પૃથ્વીની અંદર દરેકને સાધારણ સારી રીતે પોષણ મળી રહે તેટલા પ્રમાણમાં બધું જ ઉત્પન્ન કરવાની શક્તિ સમાયતી છે— માત્ર ખોગક જ નહીં, પરંતુ બીજી જે જે વસ્તુઓ જોઈએ તે બધી જ વસ્તુઓ સુધાં. કારણ પૃથ્વીમાંથી જ બધું પેદા થાય છે.

કે મનુષી, ઉત્પાદન, વહેંચણી, અને તેના બદલામાં મળતું મહેનતાણું, એ બધાંને બરાબર સંયોજિત કરી, એવી વ્યવસ્થા ઉપ-જાવી કાઢવાનું શક્ય છે કે જેથી એ વ્યવસ્થાના એ દરેક અંગમાં જે જે પોતાનો ફાળો આપે તેને સંપૂર્ણ ન્યાયપુરઃસર નક્કી થયેલો તેનો ભાગ યોજ્ય મળે, એવી તેના મનને ખાત્રી આપી શકાય.

કે મનુષ્ય મનુષ્યની સાહજિક કુટિઓનો વિચાર કરીએ તો પણ આપણી આર્થિક પદ્ધતિનો એવો સુમેળ સાધી શકાય એમ છે, કે જેને કમને મ્વાર્થ જો કે સમુજાનો નાશુદ ન કરી શકાય તો પણ તેની મંબીર આર્થિક અન્યાય ઠગવાની શક્તિનો તો નાશ કરી જ શકાય.

ઉત્પાદન અને વહેંચણીના કાર્યમાં જેટલી કાળેલિયત, કે અન-  
ધડતા, હોય તેટલા જ પ્રમાણમાં જિવનવહન સહેલું, અગત્ય મુશ્કેલ,  
પડે છે. એવું માનવામાં આવે છે કે ધંધો નક્કર માટે ન કરવામાં  
આવે છે. પણ તે ખોટું છે. ધંધો સેવા કરવાને માટે છે. તેની  
આસપાસ નૈતિક વાતાવરણ પણ ચોક્કસ પ્રમાણમાં હોવું જ  
જોઈએ. જે યંત્ર વારેવડીએ બંધ પડે છે, તે યંત્ર અપૂર્ણ છે, અને  
એ અપૂર્ણતા તેની આતરિક રચનામાં જ છે. જે શરીર વારેવડીએ  
માફ પડી જાય છે, તે રોગિષ્ઠ છે, અને તેનો રોગ તેની આતરિક  
રચનામાં જ છે. તેવી જ રીતે ધંધાનું પણ છે. તેની આતરિક  
ખામીઓ અને ત્રુટિઓ જ તેની પ્રગતિને અટકાવે છે, અને તેને વારે  
વડીએ નિર્ગળ બનાવે છે. આપણે આશ્ચર્ય રાખીએ કે એક દિવસ  
એવો જરૂર આવશે કે જ્યારે ધંધા પરત્વેની નીતિના નિયમોનો માર્વ-  
નિક સ્વિકાર થશે, અને તે વખતે ધંધો ધણો જ ઉપયોગી થઈ પડશે.

\*

\*

\*

ફાઈના સર્વે ઉદ્યોગોએ, અને મેં પોતે, જે કાર્ષ ક્યું છે તે  
એ જ કે પોતાના કાર્યોથી જ એવું સાબીત કરી બતાવ્યું છે કે  
અમારે ત્યાં નક્કરના ખ્યાલને પ્રાધાન્ય ન આપતાં, મેવાના આદર્શને  
પ્રાધાન્ય આપવામાં આવે છે. અને જે ધંધો, દુનિયાને હોય તેના  
કરતા વધુ સારી સ્થિતિમાં મુકી શકે, તે જ ઉમદા પ્રકારનો ગણાય.  
અમારે માટે ધણું ખરું એમ કહેવામાં આવે છે કે માત્ર દૈવભોગે  
કરીને જ અમાગ ધંધામાં પ્રગતિ કે વિકાસ સધાયાં છે.

અમાગ સિદ્ધાંતો અને અમારી પદ્ધતિઓ મૂળે જ સદા  
નથી એમ ગણવામાં આવેલું છે. પરંતુ તેનું કારણ એ છે  
કે તેને બરોબર સમજવામાં આવ્યા નહોતા જેમ જેમ વખત  
જતા ગયો તેમ તેમ એવા પ્રકારની ટીકાઓને અવકાશ મળ્યો નહોતો.  
છતાં એવી માન્યતા તો હજીએ પ્રચલિત છે કે અમે જે કરી

( ૨ ) હરિકાષ્ઠના તત્વની અવગણના.

જે માણસ જે કામ સારામાં સારી રીતે કરી બાંધે છે તેને એકલાને જ તે કામ કરવા દેવું જોઈએ. બીજા માણસનો ધંધો તોડી પાડવાની વૃત્તિ રાખવી એ ગુન્હો છે.

( ૩ ) નફાના ખ્યાલ કરતાં સેવાના ખ્યાલને અગ્રસ્થાન આપવું.

નફા વગર ધંધાનો વિસ્તાર થઈ શકે નહીં, અને નફો કરવો એ સ્વતઃ કાઈ ખોટું નથી. સુવ્યવસ્થિત રીતે ચાલતા ધંધાનાં સાકસો નફો આપ્યા વગર ગહેતાં જ નથી. પરંતુ એ નફો તે તેની મારી રીતની સેવાના બદલા રૂપે જ છે, સેવાના મૂળમૂલ પાયા તરીકે નફો હોઈ જ શકે નહીં—તેના પરિણામ રૂપે જ તે હોવો જોઈએ.

( ૪ ) હવે બાવે ખરીદવું અને હાથે બાવે વેચી દેવું

એ મોટા મોટા ધંધાઓનો આદર્શ હોઈ શકે નહીં. માથેના વ્યાજખી બાવે ખરીદવાં, અને વધારાના ખર્ચાનો બોજો જેમ બને તેમ ઓછો કરીને, તે સાધનોનું વપરાય તેવા ઉત્પાદનના કાર્યોમાં રૂપાંતર કરવું, અને દરેક વાપરનારને ન્યાયપુરઃસર તેની વહેંચણી થઈ શકે તેમ કરવું—એવું નામ સદૃશ અને મરજી આપાગ.

\*

\*

\*

ઉત્પાદન તો થવું જ જોઈએ, પરંતુ તેની પછવાડેની ભાવના કેવી છે, કેવી નહીં, તે જોવાની ખાત્રી જરૂર છે. મેવાની ખાતર જેવું ઉત્પાદન કરવામાં આપું હોય, તે ખરેખર ઉપયોગી થઈ પડવાની જ ઈચ્છા નથી છે, અને તેવાજ માર્ગે મદલુ કરે છે. આર્થિક અને ઔદ્યોગિક બાબતોને મટિ ઘડી આપવા. કૃત્રિમ નિમ્નમોડેલ્સીક વખત એવી તો યાપ ખવડાવે છે કે એ માત્ર કૌતુકાનુભવો સિવાય વધારે મદત્વના ગણવા પણ મારે પડે. આર્થિક 'બંધીજ' દલીલોનું મૂળ 'પૃથ્વી' અને તેનું ઉત્પન્ન, એજ છે. 'પૃથ્વી' 'ઉત્પન્ન', તેના બધાંજ રૂપો અને અંગોદારા એટલા

બધા બહોળા પ્રમાણમાં, અને ખાવા અને ઉધવાં કરતાં વિશેષ ઉચ્ચ જિવન ને જિવવાનું હોય છે તેના વિશ્વસનીય પાયા તરીકે બની રહે, એ પ્રમાણે ઉપયોગમાં લેવાય તેમ કરવું, તેનું નામ જિંવામાં જિંવા પ્રકારની સેવા કહેવાય. કાંઈપણ આર્થિક પદ્ધતિનો આધાર એનાજ ઉપર રહેલો છે. આપણે વસ્તુઓ બનાવી શકીએ છીએ (જુદી જુદી જાતની) હજારો અને, લાખોના જથ્થામાં, આપણે ચીજો બનાવી શકીએ. આપણા જિવનની અચેતન અને જડ બાબત ધણીજ સુંદર અને વિવિધ રીતે નભી રહી છે. પરંતુ આપણે તે ચીજોની બાહ્ય બનાવટમાં એટલા બધા મશ્ગુલ રહીએ છીએ, કે એ ચીજો શા માટે બનાવીએ છીએ તેનાં કારણો જાણવાની કે શોધવાની આપણને પરવા રહેતી નથી.

આપણામાં હાલમાં એવા પ્રકારની લાગણી પ્રચલિત છે કે જેને લઈને આપણે ખાનીએ છીએ કે વૈયક્તિક અગર સામુદાયિક લાભ નો મેળવવો હોય, તો બીજી વ્યક્તિઓ અગર બીજા સમુહોને ભોગેજ આપણે તે મેળવી શકીએ. પરંતુ ખરી રીતે કાંઈને પણ કચડીને કાંઈ પણ લાભ મળી શકેજ નહીં. જે એકુતનો સંઘ માલ બનાવનાગઓના સંઘને કચડવાનો ઇરાદો રાખે તો શું તેથી એકુતોનું વધારે બહું થશે ? તેવીજ રીતે, વિશ્વમાં, મુડીવાદ મજુરવાદને કચડીને, અગર મજુરવાદ મુડીવાદને કચરીને, કાંઈ પણ લાભ મેળવી શકે એમ છે ? અગર એક વેપારી તેના હર્ગિશને કચડીને તેના ધંધામાં કાંઈ વધારે લાભ મેળવી શકશે ખરો ? ચોક્કસ, નહીં જ. આવી વિધાતક હરિકાઈ કાંઈને પણ લાભકાંઈ નિવડે નહીં, પ્રગતિને માટેના ને વિશેષ ગુણો હોવા જોઈએ તે આવી હર્ગિશની વૃત્તિમાં સંભવતા જ નથી. હિદાયતાનાં તત્ત્વોથી ભરેલી સ્પર્ધામાંથી પ્રગતિ સધાય છે. ખરાબ પ્રકારની હર્ગિશ એ આમન-સામનના વેરઝેરને ફેલાવનારી છે, અને તે સપૂણું સ્વાર્થની લાગણીથી ભરેલી છે. બીજાઓને કસેલી કાઢવા અને આખા



ખાસ કરીને ધીરેધીરે, અને ધણી જ સંભાળપૂર્વક આગળ વધે છે.~  
 મોટી મોટી આશાઓથી ઉભરાતા યુવકે ધણું દુઃસ્વસ્થાપણું રાખવું  
 જોઈએ છે, અને વસ્તુઓને પોતાની ધારણા પ્રમાણે બનવાને મારે  
 ધણો કાળ રાહ જોવાની ધીરજ ફેળવવી જોઈએ છે.

\* \* \*

ધણી ધણી વસ્તુઓ બદલાઈ જશે એમ કાગે છે. કુદરતના  
 ગુણો મરીને, આપણે તેના ગેદ બનતાં યાખીશું. આપણી  
 આટલી બધી આવડત અને હોશિયારી છતાં, આપણે કુદરતનાં  
 સાધનો ઉપર દૃઢ આધાર મૂકીએ છીએ, અને માનીએ છીએ કે  
 તેના બદલામાં ખીન્ન સાધનોથી ચાલી શકે તેમ નથી. આપણે મોપમા  
 અને ખનીજની ખાણો ખોદીએ છીએ, જાડો કાપીએ છીએ, મોપમાને  
 ખનીજ આપણે વાપરી નાંખીએ છીએ; કપાયતાં જાડો ફરી જિંદગીમાં  
 આપણને જેવા મળતાં નથી. એક દિવસ આપણી આજ્ઞામાજ્ઞની

શ્રી સયાજી સાહિત્યમાળામાં પ્રસિદ્ધ થયેલાં

## ઐતિહાસિક ચરિત્રો.

સાહિત્ય માળા,

- ૧ (૧૫) વીરપુરુષોદ, ભરતરામ બાનુસુખરામ મહેતા, એ. ડી. સી. ઇ. Charles Kingsley કૃત The Heroes ઉપરથી Many Macgregor એમણે લખેલા અંગ્રેજી લઘુ ગ્રંથનું ગુજરાતી ભાષાંતર ( ૧૯૧૯ ) ૦-૧૨-૦
- ૨ (૩૨) મહારાજા શિવાજી સીતારામ પેઢસે ખી. એ. એફ. આર. સી આઇ, એમ સી પી. મરાઠી (૧૯૧૦) ૧-૬-૦
- ૩ (૪૯) વીર શિવાજી. રવ. મુકુદરામ નિત્યારામ મહેતા, ખી. એ. Rawlinson કૃત " Shivaji, the Maratha " નો ગુજરાતી અનુવાદ ( ૧૯૨૦ ) ૧-૦-૦
- ૪ (૫૩) મહિશાસુર, કીકાણી નવસુખરામ પુરુષોત્તરામ જોષીપુરા, એમ એ. ( ૧૯૨૦ ) ૧-૬-૦
- ૫ (૫૬) નેપોલિયન બોનાપાર્ટ સાગ પહેલો. ગોકળદાસ મથુરાદાસ શાહ, ખી. એ, એલએલ. ખી. Abbott કૃત "Napoleon Bonaparte " નો ગુજરાતી અનુવાદ. (૧૯૨૪) ૨-૧૨-૦
- ૬ (૫૭) નેપોલિયન બોનાપાર્ટ સાગ બીજો. ઉપર પ્રમાણે. ( ૧૯૨૪ ) ૨-૧૦-૦
- ૭ (૫૮) નેપોલિયન બોનાપાર્ટ સાગ ત્રીજો. ઉપર પ્રમાણે ( ૧૯૨૬ ) ૨-૧૨-૦
- ૮ (૫૯) નેપોલિયન બોનાપાર્ટ સાગ ચોથો. ઉપર પ્રમાણે. ( ૧૯૨૬ ) ૩-૦-૦

- ૯ (૭૨) સમુદ્રગુપ્ત. ભારતગમ બાનુમખગમ મહેતા, ઓ. ટી.  
( ૧૯૨૧ )
- ૧૦ (૭૭) ચક્રવર્તી અથોક. હરિરામ ભગવંતરાય ભુચ  
( ૧૯૨૩ )
- ૧૧ (૭૮) મમુદ્રગુપ્ત. રવિચંદ્ર અંબારામ ડાયા, બી. એ. એલએ  
દિન્દી ( ૧૯૨૨ )
- ૧૨ (૧૦૭) અકબર. બાપુભાઈ નાદરરાય દેખાવ બી. એ.  
( ૧૯૨૬-૨૭ )
- ૧૩ (૧૩૯) ચંદ્રગુપ્ત મોર્ય. જયસખલાલ પુરોતમરાય ભોંપીપુર  
એ. ( ૧૯૨૮ )
- ૧૪ (૧૪૧) નેલ્સનનું જીવનચરિત્ર. હીરાલાલ હરજીવન ગણા  
એ. એસએલ. બી. સોલીસીટર. Robert South  
"Life of Nelson" નો અનુવાદ (૧૯૮)
- ૧૫ (૧૫૦) આદર્શ કુમાર. અમૃતલાલ ચુનીલાલ મોહાં. બ  
નીકસન વોલન્ટેરના "Body wanted" નો  
( ૧૯૨૮ )
- ૧૬ (૧૭૪) મદિપતરામ બાનુમખગમ નિ. મહેતા (૧૯૦૧)
- ૧૭ (૧૮૧) નરસિંહ મહેતા. જયમખગમ પુ ભોંપીપુર, એ  
( ૧૯૩૧ )
- ૧૮ (૧૮૪) જીવનના દાદા કેરકર ડેવર મ એલ રાંજેકર બી. એ.  
( ૧૯૩૧ )
- ૧૯ (૧૮૬) પુરોષના શિક્ષણમુધારકો વિદ્યાગમ વચનજી  
( ૧૯૩૧ )
- ૨૦ (૨૧૭) નરસિંહ મહેતા દાદા નામેદ આપરે બી. એ. એલ.  
બી. ( મરો ) ( ૧૯૩૩ )
- ૨૧ (૨૧૪) રાજા હમીદાગમ બદામી. મ. ન. હં. પં. ના.  
રહેતા ( ૧૯૩૩ )
- ૨૨ (૨૪૬) કેમિલો-કેપુર. વિદ્યાગમ વચનજી વિરો ( ૧૯૩૭ )